Zur

Eisenbahnfrage

mit

besonderer Berücksichtigung

der

Verhältnisse in Oesterreich.

Von

Alex. Eger.

München, 1877.

Kgl. Hof- und Universitäts-Buchdruckerei von Dr. C. Wolf & Sohn.

Zur

Eisenbahnfrage

mit

besonderer Berücksichtigung

der

Verhältnisse in Oesterreich.

Inaugural - Dissertation

zur Erlangung der staatswirthschaftlichen Doctorwürde

vorgelegt von

Alex. Eger.

München, 1877.

Kgl. Hof- und Universitäts-Buchdruckerei von Dr. C. Wolf & Sohn.

I.

1. Die Grenzen, innerhalb welcher sich die Eisenbahntarife, — sowie die Preise aller wirthschaftlichen Güter überhaupt nach allgemeinen wirthschaftlichen Grundprinzipien bewegen können, sind nach unten in den Productionskosten, — nach oben in dem Gebrauchswerthe für den Käufer und in dessen Zahlungsfähigkeit zu finden.*)

Die Tendenz jedes Einzelnen, — für den Verkauf seiner Production den höchsten Preis, also bis zur Höhe des Gebrauchswerthes für den Käufer und bis zu dessen Zahlungsfähigkeit zu erzielen, — können 2 Momente entgegenwirken:

a) ein inneres, das des Egoismus des Verkäufers, resp. die Möglichkeit, durch geringeren Preis für die einzelne Production die Zahl dieser letzteren derartig zu erhöhen, dass der Gesammtertrag steigt,

b) ein äusseres, — die Concurrenz.

2. Was nun das erste der beiden angeführten Momente betrifft, so wird dasselbe im Eisenbahnwesen nur selten und in geringem Masse wirksam werden, da die Herabsetzung der Transportpreise (vielleicht die Personentarife ausgenommen) in den seltensten Fällen den Erfolg haben wird, dass das in Folge dessen höhere Quantum beförderter Güter die Einbusse an dem Einheitsertrage bald ausgleicht;

---

*) Roscher's „National-Oekonomik" I. §. 101.
Wagner (Rau) „Finanzwissenschaft" §. 252.

— denn jede Eisenbahn hat die ihr durch die äusseren Verhältnisse zugewiesene — sich nur allmählig vermehrende Verkehrsmenge, — so, dass erfahrungsgemäss eine Tarifreduction fast immer einen länger dauernden Ausfall in den Einnahmen bedingt, — der allerdings in weiterer Zuknnft reichlich hereingebracht werden mag.

3. Das zweite und wichtigere Moment „die Concurrenz" wurde gerade in den letzten Jahren so vielfach und erschöpfend erörtert, dass ich mich wohl darauf beschränken kann, auf die hierüber bestehende Literatur, sowie auf die Resultate zu verweisen, zu welchen die verschiedenen Versuche die Transportpreise der Eisenbahnen durch Concurrenz herabzudrücken, geführt haben.

Insbesondere muss hier erwähnt werden: der Bericht des „joint select committee of the house of Lords and the house of Commons on railway companies amalgamation" vom 2. August 1872, worin die Unwirksamkeit der Eisenbahn-Concurrenz auf das erschöpfendste nachgewiesen ist. *)

---

*) S. Dr. G. Cohn „Untersuchungen über englische Eisenbahnpolitik" Seite 320—345, vergl. ferner: „Knies, die Eisenbahn und ihre Wirkungen," Perrot „die Eisenbahnreform", A. Wagner, „Finanzwissenschaft" (I. §. 236) „Eisenbahnconcurrenz und Eisenbahnfusionen" — in England von Ch. de Franqueville (deutsch von W. v. Nördling) Wien 1875, — dagegen auch O. Michaelis, welcher das Monopol der Eisenbahnen bestreitet, — und wirksame Concurrenz durch die Trennung des Fahr- und Frachtverkehrs herbeiführen will.

Die Experimente, welche daher in vielen Staaten gemacht wurden, das Monopol einer reichrentirenden Bahn dadurch zu brechen, dass ihr eine Concurrenzlinie entgegengestellt wurde, und auf solche Weise niedrigere Transportpreise entstehen zu machen, haben das Gegentheil des erwarteten Erfolges hervorgebracht. Zwischen 2 bestimmten Städten besteht eben ein bestimmter — bei sonstiger, günstiger wirthschaftlicher Entwickelung allmählig steigender Verkehr.

Wird nun in derselben Relation eine Concurrenzlinie errichtet, so steigert sich der Verkehr zwischen den beiden angenommenen Städten sicherlich nicht um das Doppelte, und die Folge davon ist die, dass der vorhandene Verkehr zwischen 2 Eisenbahnen getheilt

Die heute schon ganz allgemein anerkannte Thatsache, dass eine wirksame Concurrenz der Eisenbahnlinien nicht bestehen könne, wurde wohl schon zur Zeit der Anfänge des Eisenbahnwesens geahnt, wesshalb in der älteren Eisenbahngesetzgebung (beispielsweise in dem preussischen Eisenbahngesetze vom Jahre 1838) die Concurrenz mehrerer Frachtführer auf einem Geleise in's Auge gefasst war, — es sollte also auf diesem Wege dem Entstehen eines Monopols entgegengearbeitet werden.

Zur praktischen Durchführung dieses Gedankens kam es jedoch nirgends (die sogenannten running power's haben keine Concurrenzbedeutung) — ja die hierauf abzielenden gesetzlichen Bestimmungen wurden in den meisten Ländern beseitigt. In neuester Zeit tauchte dieser Gedanke als Projekt neuerdings auf, wie wir sogleich weiter sehen werden.

Richtiger erkannte Hansemann, einer der ältesten Eisenbahnschriftsteller die Concurrenzfrage. Dieser empfiehlt in seiner Schrift „die Eisenbahn und ihre Actionäre in ihrem Verhältnisse zum Staate“ 1837 den Bau von Eisenbahnen gleich öffentlicher Strassen durch den Staat, — will den Betrieb auf den Bahnen durch Private besorgt wissen — warnt jedoch vor der Concurrenz auf demselben Geleise.

---

werden muss, und sich demnach die Rentabilität der alten Linie verringert und die neue Linie von den Abfällen der alten Linie ihre Existenz nur mit Mühe erhalten kann, welche Umstände statt zu der erstrebten Tarifreduction sogar zu einer Tarifserhöhung führen können. Um etwaigen Einwürfen zu begegnen, muss ich bemerken, dass zwischen Concurrenz- und Parallelbahnen wohl unterschieden werden muss. In einem hochentwickelten Verkehrs-Gebiete kann es nothwendig werden, 2 gleiche Endpunkte durch verschiedene Eisenbahnen zu verbinden, weil eine Bahn den vorhandenen Verkehr nicht mehr zu bewältigen in der Lage ist, in diesen Fällen entstehen auf indirektem Wege auch Concurrenzlinien, die aber unabhängig von einander, verschiedenen Verkehrsinteressen dienen, und darin ihre Existenzberechtigung finden.

Dieser Gedanke Hansemann's (der übrigens gleichfalls nie zur Ausführung gelangte) entsprang offenbar einerseits der Absicht ein systematisches Eisenbahnnetz zu erhalten, andererseits Erwägungen innerer Eisenbahn-Oekonomik nicht aber dem Streben Concurrenz im Eisenbahnwesen zu schaffen.

Da nun der praktische Versuch der Linienconcurrenz überall negativen Erfolg hatte, so tauchten eine Reihe von Projekten auf, die an die ursprüngliche Idee der Concurrenz auf ein und derselben Eisenbahnlinie anknüpften. So erwartet O. Michaelis die gedeihliche Lösung der Concurrenzfrage durch die Trennung der „Traction" von der „Spedition."

Wie J. Perrot ganz trefflich nachgewiesen, kann auch hievon eine wirksame Concurrenz nicht erwartet werden; — dagegen ist dies Projekt aus anderen später noch zu erörternden Gründen (nicht der Concurrenz) — durchführbar, — ja sogar schon theilweise in dem sogenannten Wagenraumtarife durchgeführt. *)

Noch weiter gingen die Anträge auf dem süddeutschen Handelstag und auf den Congressen deutscher Volkswirthe zu Danzig und Wien. **)

Die Vertreter der Idee der freien „Concurrenz" auf der Schiene kehren theilweise zu dem Gedanken Hansemann's zurück, indem sie „Bau" und Erhaltung der Bahnen als öffentlicher Strassen, dem Staate zugewiesen sehen wollen, während (und hierin gehen sie weiter als Hansemann) die Ausübung des Transportgeschäftes mit eigenen Locomotiven und Wagen jedem Unternehmer freigestellt sein soll. Die Motivirung gipfelt in folgendem:

---

*) Vergl. Michaelis versch. Artikel in s. u. Faucher's Vierteljahrschrift und ferner die Brochüre „Zur Eisenbahnreform" 1872 — Stuhr'scher Verlag Berlin; — der Wagen - Raumtarif schliesst die Spedition noch nicht ganz aus.

**) S. A. Dorn, Aufgaben der Eisenbahnpolitik (Berlin 1874).

Die Concurrenz der Linien sei keine „freie" Concurrenz, da sich dieselben stets coaliren, — „freie Concurrenz" sei nur dann möglich, wenn die Eisenbahn zur Strasse wird, auf welcher eine unbeschränkte Zahl von Frachtführern concurriren kann.

Auf die betriebstechnische Schwierigkeit (ja wahrscheinlich Unmöglichkeit) der Durchführung dieser für den ersten Moment bestechenden Idee einzugehen, ist nun hier nicht der Ort, es mag daher vorläufig die technische Möglichkeit angenommen werden. — Die Vertreter dieser Idee rechnen auf eine unbeschränkte Anzahl von Frachtführern, die sich mit ihren Lokomotiven und Wagen energisch Concurrenz machen werden, vergessen aber, dass die Zahl dieser Concurrenten wegen des hohen Capitalsaufwandes zur Herstellung von Maschinen und Wagen eben nicht unbeschränkt sein kann, und dass, wenn sich ungeachtet dessen eine namhafte Anzahl fände, schon durch die Leichtigkeit der örtlichen Annäherung Coalitionen und Fusionen entstünden, die die gesammte „freie" Concurrenz wieder illusorisch machten. *)

Die Trennung der heute in den Händen der Eisenbahnen liegenden Funktionen (einen Theil des Speditionsgeschäftes vielleicht ausgenommen) wird wohl kaum erreichbar sein, — und wenn erreichbar — kaum die gewünschten preisdrückenden Folgen haben, — die Linien-Concurrenz ist jedoch gleichfalls nicht genügend wirksam — es bleibt daher nichts übrig, als die Monopolnatur der Eisenbahnen anzuerkennen und die Mittel zu erwägen, wie dieses einmal vorhandene Monopol am richtigsten geregelt werde.

4. In Folge dieser Monopolnatur der Eisenbahnen, haben denn auch die Preise für deren Leistungen, d. h. die

*) Recht treffend erörtert in dem kleinen Schriftchen „die Eisenbahn als öffentliche Strasse" von Weizmann, Berlin 1875.

Tarife die Tendenz stets die Grenze nach oben (bis zum Gebrauchsworte für den Käufer und bis zu dessen Zahlungsfähigkeit zu erreichen.*)

Bei dem Mangel dauernder Wirksamkeit der Concurrenz wird sonach eine Bahn vom Standpunkte ihres privatwirthschaftlichen Interesses freiwillig höchstens solche Tarif-Reductionen vornehmen, durch welche sie wegen des etwa verhältnissmässig sich steigernden Verkehres, dennoch einen höheren Ertrag erreichen kann, ein Fall, den ich übrigens im Eisenbahnwesen, wie schon im Absatz 2 erörtert, als selten eintretend annehme.

Da es nun Postulat wirthschaftlicher Entwicklung ist, Monopolpreise nach den Selbstkosten hin zu drücken, — dies aber auf dem Wege freier Concurrenz in unserem Falle nicht erreichbar ist, so kann dies nur durch Einschreiten der öffentlichen Gewalt erreicht werden. Da aber andererseits, so lange Eisenbahnen als wirthschaftliche Unternehmungen bestehen, — dieses Einschreiten der öffentlichen Gewalt, als eine Schädigung eines ebenfalls berechtigten privatwirthschaftlichen Factors angesehen werden kann, so würde uns diese Erwägung allein dahin führen, zu sagen, das Eisenbahnmonopol sei wie jedes einmal bestehende und nicht zu beseitigende Monopol als eine öffentliche Anstalt in die Hände des Staates zu legen.

5. Die Frage der Regelung und Herabsetzung**) der Eisenbahntarife ist wohl in allen zivilisirten Ländern gleichmässig rege und brennend geworden; überall, wo das Eisen-

*) Daher überall Maximaltarifsätze und Werthclassificationen.

**) Vergl. den Satz Carey's: je näher Produzenten und Consumenten an einander gerückt werden, desto weniger bedürfen sie der Dienste des Händlers, desto grösser ist die Kraft Verkehr zu unterhalten; je entfernter sie von einander sind, desto grösser wird die Macht des Händlers und der Bedarf seiner Dienste, aber um so ohnmächtiger werden die Produzenten und Consumenten, und desto geringer ist der Verkehr."

bahnnetz an Ausdehnung gewonnen hat, machte sich das Bedürfniss nach radikaler Gestaltung des historischen Bodens der Eisenbahn d. h. ihrer privatwirthschaftlich-monopolistischen Stellung geltend.

Die Heilungsversuche sind allerdings ganz verschieden, — haben aber in keinem der grösseren Eisenbahnkomplexe Europa's bisher zur Lösung der Frage geführt; der Grund liegt eben darin, dass das Eisenbahnwesen noch überall (ein Paar kleinere Staaten abgerechnet) ein buntes Bild verschiedenartiger Privatunternehmungen bildet, welchen nur durch etwaige gesetzliche Bestimmungen über Maximaltarifsätze*) oder durch sonstige gesetzliche Einschränkungen nach oben hin eine Grenze gezogen ist, die aber innerhalb dieser Grenzen auf ihrem privatrechtlichen und privatwirthschaftlichen Standpunkte fussend, Reformen, die mit ihren Interessen, vielleicht auch nur vorübergehend collidiren können, ganz begreiflicherweise und, so zu sagen, mit Recht zurückweisen.

Es erscheint mir desshalb ganz ungerechtfertigt, wenn, wie jüngst im deutschen Reiche geschah, der Sturm der Entrüstung über das lange Nichtzustandekommen einer erspriesslichen Tarifreform, — sich gegen die Privatbahnen entlud, die ja doch keine öffentlichen, sondern nur ihre eigenen Interessen zu verfolgen haben; der Fehler liegt vielmehr darin, dass das Eisenbahnmonopol noch gar nicht entsprechend**) geregelt ist.

---

*) Gerade aus den gesetzlichen Maximaltarifen geht wieder die Monopolnatur der Eisenbahnen hervor.

**) Der relativ beste Zustand ist gegenwärtig im französischen Eisenbahnwesen zu suchen; — hier hat man von dem Gesichtspunkte ausgehend, was Monopol ist, soll es bleiben, das ganze Eisenbahnnetz schematisirend unter 6 grosse Eisenbahngesellschaften vertheilt, und diese letzteren unter scharfe Controle des Staates gestellt. — Ueber die Uebelstände des französischen Eisenbahn-Netzes siehe später.

Diese Erwägungen allein müssten uns wieder dahin führen, zu sagen, die Eisenbahnen seien als öffentliche Anstalten auf den Staat zu übernehmen.

6. Aber gerade einerseits die Erkenntniss der Nothwendigkeit staatlicher Preisregulirung, sowie der Thatsache, dass die Eisenbahn der rein privaten Thätigkeit des Einzelnen gar nicht den nöthigen Spielraum giebt, und andererseits wieder die demnach vollzogene Ueberantwortung der Eisenbahnen an Erwerbsunternehmungen hat zu jenem eigenthümlichen Dilemma geführt, an welchem heute das Eisenbahnwesen krankt. Die Bahnen sind heute in den meisten Staaten ein Zwitterding, halb Erwerbsunternehmung, halb öffentliche Anstalt, ein Verhältniss, das zu Widersprüchen und Conflicten führen muss. *)

7. Wenn es nun Postulat gesunder Verkehrsentwickelung ist, dass die Tarife der Grenze nach unten, d. i. den Selbstkosten zu gedrängt werden, — so müssen auch in diesen letzteren, was bisher durchaus nicht der Fall ist, — die Grundlagen der Tarifbildung zu suchen sein; **) dann

---

*) Das wesentlichste Criterium einer wirthschaftlichen Unternehmung im eigentlichen Sinne des Wortes scheint mir das zu sein, dass sie geschaffen wird, nicht mit der schon anfänglichen Absicht, den Interessen Anderer zu dienen, (wenn sie diess auch selbstverständlich stets thun muss, um bestehen zu können) sondern lediglich aus dem egoistischen Interesse des Unternehmers und dass bei dem Betriebe der Unternehmung die volle Freiheit des Unternehmers vorhanden bleibt, durch seine eigene Thätigkeit den grösstmöglichen Nutzen zu erzielen. Aus den vielen lediglich vom Privatinteresse gegründeten und dieses verfolgenden Privatwirthschaften, — die jedoch (und dies muss stets hervorgehoben bleiben) indirekt immer den allgemeinen Zwecken dienen, setzt sich der gesammte wirthschaftliche Organismus zusammen. Diese Vorbedingungen treffen bei der Eisenbahn durchaus nicht zu.

**) Die Einwendung Michaeli's „die Tarife nach den Selbstkosten reguliren sei ein Hysteron-Proteron es reguliren sich vielmehr die

steht aber auch die Frage der Tarifbildung in der innigsten Wechselbeziehung zur Frage des Baues und der Anlage von Bahnen.

Die Selbstkosten enthalten 2 Elemente:

1) einen Zins- und Amortisationsbetrag für das Anlagekapital (bis zu dessen Tilgung),

2) die laufende Betriebsausgabe einschliesslich eines genügenden Ersatzes für Abnutzung und Erneuerung der Bahn und des Fahrmateriales.*)

Es darf aber ein wichtiges Moment für die Gestaltung des Selbstkostenbetrages nicht übersehen werden, es ist dies die gegebene Verkehrsdichtigkeit und Verkehrsgestaltung insbesondere also die Quantität der zu befördernden Personen oder Güter und die Länge der Strecken, auf welchen dieselben zur Beförderung gelangen. — Je höher Anlagekapital, je höher Betriebskosten und je geringer das gesammte Beförderungsquantum und die Durchschnittsdistanzen, (Centner-Meilen, Tonnen-Kilometer) desto höher sind die Selbstkosten, je niedriger Anlagekapital und Betriebskosten, je grösser die Beförderungsquanten und Distanzen, desto geringer die Selbstkosten.

8. So übt schon der Bau, die Anlage einer Bahn, sowie die vorhandene Verkehrsgestaltung einer Gegend einen dauernden Einfluss auf die Selbstkosten und mit diesen, unter Voraussetzung rationeller Tarifbildung auch auf die Tarife. — Die Untersuchung des 2. Elementes der Selbst-

---

Selbstkosten nach den Tarifen" hat eine gewisse Berechtigung. Er beweist, jedoch, dass Tarif und Selbstkosten in inniger Wechselbeziehung stehen sollen, und dass rationelle Tarife, wenn sie sich den Selbstkosten der unmittelbar vorhergegangenen Verwaltungsperiode anlehnen, geeignet sind, diese Kosten pro futuro herabzudrücken.

**) A. Wagner nimmt drei Elemente an, da er Zins- und Amortisationsbetrag trennt („Finanzwissenschaft" I. §. 253, vergl. auch §. 254) — siehe auch Perrot „die Eisenbahnreform" S. 182 (die natürlichen Grundlagen der Tarifbildung).

kosten — der Betriebskosten, ist sicherlich eine der wichtigsten Fragen innerer Eisenbahn-Oekonomik, muss jedoch vorläufig für unsere gegenwärtige Untersuchung ausser Betracht bleiben.

9. Da nun die Verkehrsgestaltung für die Selbstkosten, und daher auch für die Tarifbildung massgebend ist, — da aber ferner die Verkehrsgestaltung von den äusseren bereits vorhandenen wirthschaftlichen Vorbedingungen eines Gebietes abhängig ist, so wird in verkehrsdichten Gebieten die Tendenz nach niedrigen Selbstkosten und niedrigen Tarifen, in verkehrsdünnen Gebieten aber die Tendenz nach hohen Selbstkosten und hohen Tarifen vorhanden sein. — In verkehrsdünnen Gebieten wird aber gerade wegen der Armuth der Bevölkerung das Bedürfniss nach niedrigen Tarifen in intensiverer Weise wirksam sein, wenn allmälig höhere Verkehrsdichtigkeit und grösserer Wohlstand herbeigeführt werden soll, — es wird daher die Erreichung eines Ausgleiches nothwendig werden. Gegenwärtig stellt sich die Sache praktisch allerdings in so ferne anders, als die Tarife stets den Monopolpreisen zustreben, daher sich die hier erörterten Einflüsse der Selbstkosten weniger äussern.

Aber wird ernstlich der einzig richtigen Grundlage für die Tarifbildung zugestrebt, — so muss auch der vorerwähnte Ausgleich zwischen den verkehrsschwächeren und verkehrsreicheren Eisenbahnen angestrebt werden, — dies ist aber nur möglich durch Bildung grösserer Eisenbahn-Complexe, die sich sowohl über reichere, als auch ärmere Gebiete erstrecken, so dass sich die hier und dort wirkenden Tendenzen in ihrer Gesammtwirkung ergänzen und ausgleichen. — Ohne grössere Eisenbahnkomplexe bleibt somit der nothwendige Ausgleich zwischen den Gebieten mit stärkerem und schwächerem Verkehre unmöglich.

Wo diese Zusammenlegung zu grösseren Eisenbahnkomplexen nicht geschieht, werden stets eine Reihe von

Bahnen ungeachtet relativ hoher Tarife ihre Anlage-Kapitalien zu verzinsen ausser Stande sein, — wodurch jene üble Erscheinung des modernen Eisenbahnwesens hervorgebracht wird, die man mit dem Ausdrucke „nothleidende Bahnen“ bezeichnet. Diesem letzteren Uebelstande hat man in Frankreich gesteuert durch die Gründung von 6 grossen Eisenbahnkomplexen, die das gesammte französische Eisenbahnnetz umfassen. *)

Bei diesen kleinen „nothleidenden“ Bahnen zeigt sich die eigenthümliche Thatsache, dass nicht einmal die Maximalgrenze der Tarife (der Monopolpreis) zur Verzinsung des Anlagekapitales und Aufbringung der Betriebskosten zureicht, so, dass die von uns angestrebte „Minimalgrenze“ eigentlich höher liegt, als die faktisch zur Einhebung gelangenden Tarife. Die Ursache liegt eben hauptsächlich in der früher erörterten Zerstückelung der Eisenbahnlinien und deren plan- system- und programmlosen Ueberlassung an Private, d. h. an Actiengesellschaften vielfach allerdings auch in dem überstürzten und verfrühten Bau von Bahnen.*)

10. Wenn aber die Selbstkosten die richtige Grundlage der Tarifbildung sind, so ist das gegenwärtig fast überall in Kraft stehende sogenannte „historische Tarif-

---

*) Siehe die Anmerkung c. zu Absatz 6. Der Hauptübelstand dieses Systems besteht (aber) darin, dass die Monopolpreise aufrecht bleiben, und dass das Eisenbahn-Monopol 6 grossen mächtigen Gesellschaften überantwortet ist, die in den legislativen Factoren einen geradezu massgebenden, durchaus nicht immer wohlthätigen Einfluss üben. Darum sprach ich auch in Abs. 6 von dem „relativ“ besten Zustand.

*) Die Zusammenlegung grosser Eisenbahnkomplexe als öffentlicher Staatsanstalten entspricht übrigens sicherlich auch einer allgemein wirkenden Tendenz, denn es ist ja die weitere Entwickelung unseres ganzen Culturlebens dadurch bedingt, dass die Ueberschüsse reicherer Gebiete befruchtend wirken auf die minder entwickelten und diese letzteren zu höherer Kultur befähigen — wenigstens soll dies Geltung haben innerhalb eines und desselben Staatsgebietes.

system" auch „Werthtarifsystem" unrationell und unhaltbar, — weil dasselbe ganz ohne Rücksicht auf die Selbstkosten stets den Maximalsätzen, (welche zugleich die Normalsätze werden) zustrebt, für die Tarifbildung den Tauschwerth der Transportleistung und für diesen letzteren den Tauschwerth des transportirten Gegenstandes zur Grundlage der Berechnung nimmt.

Perrot bezeichnet als die Hauptgrundlagen, auf welchen die heutigen Eisenbahntarife gebildet werden:

1) das Gewicht des transportirten Gegenstandes,
2) die Transportentfernung,
3) die Transportgeschwindigkeit,
4) den Tauschwerth der transportirten Waaren,
5) Concurrenzrücksichten.

Die drei ersten Factoren sind unstreitig berechtigt, weil dieselben die Selbstkosten beeinflussen, jemehr Gewicht, je weiter und je schneller die Eisenbahnen befördern müssen, desto höhere Transportkosten erwachsen; — es wird sich aber hiebei um die Frage drehen, bis zu welchem Masse diesen Factoren Einfluss einzuräumen sei, welche Einheiten der Berechnung zu Grunde gelegt, und ob nicht ferner, was den Factor „Entfernung" betrifft mit Rücksicht auf den Einfluss der Steigungs- und Richtungsverhältnisse einer Bahn auf die Selbstkosten die sogenannten virtuellen Längen in Anwendung gebracht werden sollen.*)

Der 4. Factor „Tauschwerth der transportirten Waare" übt keinen directen Einfluss auf die Selbstkosten und soll daher auch à priori keinen Einfluss auf die Tarifbildung üben. Der Werthclassifikation liegt das Prinzip zu Grunde,

*) Die virtuellen Längen entstehen dadurch, dass man für Strecken, welche bedeutende Steigungen und Curven aufweisen, die Tariflänge proportional höher bemisst, als die factische Länge.

denjenigen Tarif einzuheben, den (wie die Eisenbahnempiriker sagen) der betreffende Artikel noch verträgt, also den Monopolpreis ganz ohne Rücksicht auf die Selbstkosten.

Für die Beseitigung des Prinzipes des Werthtarifes spricht aber auch noch der Umstand, dass gerade durch dasselbe im Zusammenhalte mit dem fünften Factor „den Concurrenzrücksichten" das Chaos unseres Tarifwesens bedingt wird.

Die Freunde des Systems der Werthclassification sagen, intelligente Eisenbahnverwaltungen müssen den Handelsconjunkturen nachgehen, und diesen ihre Tarifsätze anpassen, was eben ohne Berücksichtigung des Werthes der Transportartikel und bei der Bemessung des Preises für den Transport nicht möglich ist.

Diese Auffassung geht von der petitio principii aus, dass die Interessen des Verkehres parallellaufen mit den Interessen der Eisenbahnen, und führt dazu, dass die Eisenbahnen Herren statt Werkzeugen des Verkehres werden. Die bedenklichste Folge der Werthtarife sind jene fortwährenden Fluctuationen der Transportpreise, welche einen dauernden soliden Calcul unmöglich machen, und zu den ohnehin nicht zu beseitigenden ausserhalb des Transportwesens ihren Grund suchenden Conjunkturen noch die (wohl zu beseitigende) Conjunctur der Transportpreise hinzufügen und auf solche Weise die Stabilität*) der Verkehrsbeziehungen unmöglich machen.

---

*) Selbstverständlich soll „Stabilität" des Tarifes nicht etwa „Starrheit" desselben bedeuten. Periodische Revisionen der Tarife auf Grund der neu ermittelten Selbstkosten, — die wohl bei naturgemässer Entwickelung überwiegend eine sinkende Tendenz haben werden, — sind unerlässlich nothwendig. E. Reitzenstein erblickt in seiner Schrift „über einige Verwaltungseinrichtungen und das Tarifwesen auf den Eisenbahnen in England, Berlin 1876" in einem stabilen Tarife viele Nachtheile. Wenn Reitzenstein sagt, ein stabiler

Allerdings lässt sich ein sehr gewichtiges Moment für die theilweise Beibehaltung des Werthtarifsystems anführen: Nach den gegebenen Verhältnissen eines Eisenbahn-Complexes haben die Selbstkosten für die Einheit an Gewicht, Entfernung eine bestimmte Höhe. — Wenn die Bahn nur gewisse werthvollere Waaren zu höheren Tarifen transportirt, so kann bei anderen Waaren, für welche ein niedrigerer Tarif besonders erwünscht ist, insbesondere bei Massengütern, allerdings unter den Durchschnitt herabgegangen und demnach ein niedrigerer Tarif eingehoben werden. Diesem Bedenken trägt auch A. Wagner (namentlich in seinem mir soeben, während diese Zeilen bereits geschrieben waren, zugekommenen Separatabdrücke aus seiner Finanzwissenschaft „das Eisenbahnwesen als Glied des Verkehrswesens" Leipzig und Heidelberg 1877 auf S. 138 – Rechnung und zwar in höherem Maasse als in den früheren Auflagen) indem er empfiehlt einige Werthclassen nach grossen Waarengruppen einzuführen.

Für entschieden bedenklich halte ich es aber, diesem Factor wie bisher, den massgebendsten Einfluss einzuräumen, es wird sich vielmehr empfehlen einige Vortheile des Werthtarifsystemes im Interesse der Einfachheit und Uebersichtlichkeit der Tarife aufzugeben und im Allgemeinen einen Normaltarif ohne Rücksicht auf den Werth der Waaren proportionell über die durchschnittlichen Selbst-

---

Tarif kann nur niedrig sein, — so ist dies gewiss richtig; sein weiteres Bedenken jedoch, dass so niedrige Tarife nur bei günstig situirte Bahnen zu einer angemessenen Verzinsung des Anlagekapitals führen können, — hängt mit der schon oben erörterten Frage grösserer Eisenbahncomplexe zusammen, bei denen sich die günstigeren und ungünstigeren Strecken ausgleichen. Es soll ja gerade nach unserer Ansicht im Ganzen nicht unter die Selbstkosten herabgegangen werden, was aber bei kleinen ungünstig situirten Bahnlinien in allen Fällen, ob der Tarif stabil ist oder nicht, stets eintritt.

kosten zu halten und dagegen vielleicht einige Massenartikel in einem billigeren Spezialtarif einzureihen.

Die von allen Parteien und den Eisenbahnverwaltungen selbst so übel empfundene Complizirtheit der Tarife liegt nur, wie ich schon früher hervorgehoben, in dem allzustarken Hervordrängen des Wertheclassificationsprinzips und überdiess in der Concurrenz der Linien. — Diese letztere führt zu der Thatsache, dass sich mehrere Linien um den Verkehr zwischen mehreren gegebenen Verkehrspunkten bewerben, und alle, ohne sich in den Preisen zu unterbieten, den dem Verkehre ohnehin schon zur Verfügung stehenden Tarif der billigsten Route annehmen. Diese Concurrenz hat demnach, wie schon längst erkannt und nachgewiesen wurde, für den Verkehr keine Vortheile, führt aber, wie Perrot wohl zuerst ganz richtig hervorgehoben, zu jener eigenthümlichen Erscheinung, die man mit dem Namen „Differentialtarif" bezeichnet.*)

Es lässt sich nicht bestreiten, dass die Differentialtarife durch die Zufälligkeit ihres Entstehens (häufig nur dadurch, dass eine neue Linie als concurrenzfähig bezeichnet wird,*) die Verkehrsbeziehungen eines Gebietes völlig zu verrücken in der Lage sind. Selbst die Anhänger der freien Concurrenz im Eisenbahnwesen läugnen diese Folgen der Differenzialtarife nicht, erblicken aber, wie insbesondere O. Michaelis, darin keinen Nachtheil, sondern eine naturgemässe Consequenz der Verkehrsentwickelung. Wenn nun Michaelis in seinen scharfsinnigen Untersuchungen als Erwiderung auf ein Memorandum der Breslauerhandelskammer über die

*) Ueber die Präzisirung des Begriffes „Differentialtarife" siehe insbesondere Perrot und Michaelis. — Im engeren Sinne wäre unter „Differentialtarif" nur jener Tarif zu verstehen, der auf derselben Route für eine grössere Entfernung absolut niedriger ist, als für ein kürzere Entfernung.

Differentialtarife betont, dass die Eisenbahnen als solche der inkarnirte Umsturz „der ökonomischen Einrichtung eines Landes oder einer Provinz seien, indem sie die Verhältnissmässigkeit der räumlichen Entfernungen im grossartigsten Masstabe verschieben und untereinander werfen", so ist diess allerdings bis zu einem gewissen Grade richtig, aber nur soweit die Neuanlage einer Bahn in Frage kommt.

Es ist nämlich unvermeidbar, dass durch den Bau einer Eisenbahn die Verkehrsbeziehungen eine Verschiebung erhalten, diese Verschiebung ist aber nur eine einmalige vorherberechenbare; — bei dem heutigen Zustande der Eisenbahntarife ist jedoch die Revolution in Permanenz erklärt. Statt, dass nach der Verkehrseröffnung einer Bahn bei einer gewissen Stabilität der Tarife die einmal geschaffenen Verkehrsbeziehungen, (soferne nicht ausserhalb des Transportwesens liegende Factoren mitwirken) erhalten bleiben, und sich stetig weiter entwickeln können, werden dieselben durch willkürliche Tarifregelungen, durch Eintreten bisher nicht als concurrrenzfähig betrachteter Linien in die Concurrenz durch Classifikationsänderungen, die nur den Zweck haben, Sendungen ohne Ermässigung des Preises über andere eventuell viel weitere Linien zu lenken, fortwährend umgestürzt. — Das Schädliche der Differentialtarife sehe ich daher nicht so sehr etwa in dem Umstande, dass ein Tarif für eine weitere Strecke billiger ist, als für eine nähere, sondern in der durch sie gesteigerten Unberechenbarkeit der Verkekrsverhältnisse.

Eine andere Frage aber ist die, ob sich die Differentialtarife völlig beseitigen lassen. — Diese Frage muss nun wohl verneint werden.

Vielleicht liesse sich diess erreichen innerhalb der Grenzen eines und desselben Staatsgebietes bei Uebernahme aller Bahnen durch den Staat, — bei Beseitigung jeder Eisenbahn-Concurrenz, und der Wertheclassification und

Annahme des reinen Gewichts- und Waarenräumtarifes und des Prinzipes der „kürzesten Route“, — aber eben nur innerhalb der Grenzen eines Staates. — Im internationalen Verkehr, wo die Concurrenz der Staaten unter einander in Frage käme, wohl niemals (ganz abgesehen von der Concurrenz mit anderen Transportmethoden, insbesondere mit dem Schifffahrtsverkehre zur See).

Um eine allgemeine Ordnung herbeizuführen, müsste das Eisenbahnwesen des Continentes einheitlich geregelt werden, was schon bei den widersprechenden Interessen der einzelnen Staaten für immer unmöglich sein wird.

11. Die Lösung der Frage eines rationellen einheitlichen Eisenbahn-Tarif-Systemes bleibt wohl gegenwärtig — auch innerhalb der Grenzen eines und desselben Staatsgebietes ein schwieriges Problem, weil einerseits über das Prinzip der Reform keine Einigkeit besteht, andererseits, weil sich etwaigen Reformversuchen die mannigfachsten privatwirthschaftlichen Sonderinteressen entgegenstellen. — Insbesondere sind es die Privatbahnen, welche sich von ihrem Standpunkte aus mit Recht gegen Tarifreformen wehren, welche für eine Zeit lang möglicherweise einen Ausfall an Einnahmen hervorrufen können, und die ihnen namentlich jenen massgebenden Einfluss auf die Verkehrsentwickelung entziehen, der ihnen heute in Folge der Werthclassification eingeräumt ist.

Die vorangegangenen Erörterungen zusammenfassend können wir nun für eine Reform des Eisenbahnwesens aufgefasst von dem Gesichtspunkte der Tarifbildung folgende Hauptpetite aufstellen:

1) Die Erstellung eines einheitlichen Tarifsystems überhaupt in grösseren Eisenbahngebieten, zunächst innerhalb der Grenzen eines und desselben Reiches.

2) Die Zugrundelegung der Selbstkosten für die Tarifbildung mit Beseitigung des Vorwiegens der Werthclassifikation soweit nicht diese letztere insbesondere für Massen-

artikel erwünscht ist; alles dies jedoch unter der Voraussetzung der Zusammenlegung kleiner Eisenbahnen in grössere einheitlich verwaltete Eisenbahn-Complexe, — und

3) als endlich anzustrebendes Ziel die allmählige Annahme des Staatsbahnsystems.

Es muss nun allerdings wiederholt hervorgehoben werden, dass über die Mehrzahl dieser Punkte gegenwärtig auch nicht einmal annäherungsweise Einigkeit herrscht.

In einigen Staaten des europäischen Continentes zielt jedoch schon mehr oder weniger die allgemeine Tendenz nach einer Verwirklichung ähnlicher Grundprinzipien, natürlich soweit die historische Entwickelung des Eisenbahnwesens dies gestattet.

In Oesterreich und Deutschland sind endlich nach langjährigen Verhandlungen einheitliche Gütertarifsschemas vereinbart worden und zwar in dem ersteren Reiche im Herbste 1876 und in Deutschland während diese Zeilen geschrieben werden. — Sowohl das erstere als das letztere Tarifsystem ist als Compromiss zwischen den Grundsätzen des Raumtarifes und des Werthtarifes anzusehen, — beide sind als ein Fortschritt wenigstens insoweit zu betrachten, als eine Einheitlichkeit der Tarifgrundsätze angebahnt ist, wenn gleich damit ein Einheitstarif noch lange nicht erreicht ist.

Diese neuen Tarifsysteme nähern sich einigermassen jenen Anforderungen, — welche die Theorie, — nach Ausscheidung aller erwünschten bei dem gegenwärtigen Stande aber unerreichbaren Postulate — aufgestellt hat und die mir am übersichtlichsten dargestellt zu sein scheinen in den schon oben zitirten Werke A. Wagner's (Auflage von 1877). Die Resultate der bisherigen Studien über die Eisenbahntariffrage in erschöpfender Weise zusammenfassend, gelangt A. Wagner zu seinen Prinzipien für eine Eisenbahntarifsreform, deren Durchführung zunächst allerdings für

Staatsbahnen gedacht ist, die aber mit Ausscheidung einiger Momente auch auf Privatbahnen Anwendung finden können.

In Nachstehenden sollen die Gesichtspunkte, von denen aus sich Wagner eine rationelle Tarifreform denkt, eine kurze auf einer Analyse der Selbstkosten beruhende Beleuchtung erfahren und in Parallele gebracht werden mit dem gegenwärtig in Deutschland vereinbarten Gütertarifssystem.

1. Die Weglänge. Diese ist weder dem in den Selbstkosten enthaltenen Zins- und Amortisationsbetrage noch den Transportkosten selbst proportional, wesshalb Wagner ein wohlbegründetes Differential-System empfiehlt. Behuf des Ausdruckes dieser Momente im Tarife empfiehlt sich wohl:

a) die Zugrundelegung der sogenannten „virtuellen" Längen bei Bahnstrecken mit grossen Herstellungskosten,

b) die Annahme einer grösseren Wegeinheit als es der Kilometer ist, wenn man auch nicht bis zu den Perrot'schen Zonen gehen mag, die Grundlage mag für die erste Entfernung von 10 Kilometer im Interesse des engsten Lokalverkehres etwa der Kilometer selbst sein, — von da weiter aber von je 10 zu 10 oder 20 zu 20 Kilometer abgestuft werden;

c) eine fallende Tarif-Skala für grössere Entfernung also Differenzirung der Tarife.*)

2. Die Schnelligkeit. Derselben ist schon heute Einfluss bei der Tarifirung und mit Recht eingeräumt. Es ist hiebei nur die Höhe der Differenz genau zu fixiren und

---

*) Auch O. Michaelis gelangt zu dem Satze: Die Entwickelung des Verkehres und der Fortschritte der Eisenbahntechnik haben zur Folge, dass diejenigen Differenzen der durch den Transport veranlassten Kosten, welche von der grösseren oder geringeren Länge der Transportentfernungen abhängen in ihrem Betrage, und in ihrem Verhältnisse zu dem Kostenbetrage abnehmen.

andererseits der Thatsache Rechnung zu tragen, dass in gewissen Verkehrsgebieten erhöhte Transportschnelligkeit auch bei relativ höheren Preisen besonders wichtig ist, — wie beispielsweise in England*) während in verkehrsdünnen Gebieten das Hauptaugenmerk auf Billigkeit des Transportes, auch wenn hiedurch die Schnelligkeit desselben leiden sollte, zu legen ist. Selbstverständlich kommt diese Unterscheidung auch wieder in Betracht für den Personen- gegenüber den Güter-Verkehr und wieder für die verschiedenen Gattungen der Güter.

3. Die Beschaffenheit und Construction der Wagen. Der Einfluss der Amortisationsquote für die höheren Kosten der theueren konstruirten Wagen darf nicht überschätzt werden, da dieses Moment in der Selbstkostenrechnung, mit etwaiger Ausnahme sehr luxuriös ausgestatteter Personenwagen nur verschwindende Ziffern-Unterschiede ergiebt. Die Eintheilung in Wagenclassen und die Erhebung höherer Gebühren in den höheren Classen ist hauptsächlich wegen der als eine Concession an die oberen Gesellschaftschichten zu betrachtenden geringeren Ladeausnützung gerechtfertigt.**)

Beim Gütertransport soll die Beschaffenheit der Wagen nur einen geringen Einfluss auf den Tarif üben.***)

4. Die Art und Beschaffenheit der Transportobjecte.

---

*) Vergl. Weber „Nationalität und Eisenbahn-Politik“ Seite 18.

**) Hauptsächlich auf die Ausnützung des Laderaumes bezieht sich O. Michaeli's Satz: der Aufbau der Eisenbahntarife auf das Selbstkostenprinzip sei ein „ὕστερον πρότερον.“

***) Diesem Umstande trägt wohl Wagner nicht genügend Rechnung und es ist wohl die Einwendung Reitzenstein's berechtigt, dass ein bedeutender Unterschied zwischen dem Tarife beim Transport mit offenen und mit gedeckten Güterwagon die Solidität des Verkehres beeinträchtige, insbesondere, wenn die Wahl dem Versender zusteht, die bedeutende Differenz in diesen Preisen ist einer der dem Elsass-Lothring'schen Raumtarife besonders nachgewiesenen Uebelstände.

Abgesehen von der Unterscheidung zwischen Personen und Gütern und die besondere Ausscheidung sehr voluminöser Güter (sperriges Gut) liegt in dem Grad des Einflusses, der diesem Momente im Güterverkehre eingeräumt wird, der schon früher erörterte Hauptstreitpunkt. Wagner's vermittelnder Standpunkt scheint für die Gegenwart der richtige zu sein.

Derselbe empfiehlt für die letzte Personenklasse und für gewisse Massproducte einen sich an die Selbstkosten ganz anlehnenden Tarif, während die höheren Personenklassen und alle übrigen Güter proportionell höher zu tarifiren seien.

Hiedurch erlangt die Werthclassification eine gewisse Berechtigung aber nicht in der bisher üblichen allein massgebenden Weise.

Wagner gelangt sonach unter der Voraussetzung, dass der Fahr- und Frachtverkehr in der Hand der Eisenbahnen vereint bleiben, zu folgenden Grundsätzen für die Gütertarifbildung und zu folgenden Durchführungsanträgen.

1. Die bisherige Unterscheidung zwischen Eil- und Frachtgut ist als berechtigt beizubehalten, — jedoch mit Ermässigung der Eilgutsätze.

2. Im Frachtgutverkehre ist zu unterscheiden zwischen Stückgütern und Massen- oder Wagenladungsgütern. Es soll jedoch dem Versender überlassen werden, in welche Classe die einzelnen Güter zu reihen sind, wenn er sich den Bedingungen für die Beförderung der Classe fügt.

Als Massengüter gelten dann jene, welche in mindestens einer vollen Wagenladung aufgegeben werden, oder für welche der Tarifsatz einer solchen vollen Ladung bezahlt wird.

Eine Frage lässt Wagner offen, d. i. ob die Zusammenladung verschiedenartiger Artikel gestattet sein soll oder nicht. In dem soeben vereinbarten deutschen Reformtarife sind diese Reformvorschläge mit der Ergänzung zum Aus-

drucke gebracht, dass die Formirung von Wagenladungen aus beliebigen an sich nicht zusammengehörigen Artikeln gestattet ist. *)

3. Die Eintheilung der Tarifsätze nach offenen und bedeckten Wagen mit mässigen Unterschieden erscheint berechtigt, dagegen ist die noch von Wagner befürwortete Ueberlassung der Wahl an den Versender nach der in Anmerkung S. 22 enthaltenen Einwendungen wohl bedenklich. — Es erscheint vielmehr gerathen, den Transport gewisser, dem Verderben nicht unterliegender taxativ festzustellender Artikel in offenen Wägen und zwar zu ermässigten Sätzen zu besorgen. — Nach dem neuen deutschen Reformtarife ist diese Wahl auch ausgeschlossen.

4. Die Tarifirung voluminöser Güter (sperriger Güter) als Stückgüter zu höheren Tarifsätzen und die Erhebung eines Frachtzuschlages bei Gütern, welche grössere Manipulationsschwierigkeiten beim Transporte und der Verladung hervorrufen, wie sie schon jetzt üblich ist, erscheint auch als berechtigt.

5. Eine weitere Classifikation der Güter nach deren Werthe bezeichnete nun Wagner in den früheren Auflagen seines Werkes als in der Natur der Dienste der Eisenbahnen nicht begründet. In seiner neuesten Auflage jedoch trägt Wagner dem schon oben erörterten Bedenken Rechnung, dass im Falle der Annahme des reinen Gewichts und Wagenraumtarifsystemes zur Erreichung der Selbstkosten

*) Die Einwendung, dass hiedurch die Gesellschaftsclasse der Spediteure über Gebühr unterstützt und nothwendig gemacht werde, entfällt desshalb, weil solche Mittelglieder (Spediteure) wenn durch deren Eintreten wirkliche Ersparungen erzielt werden, — nur erwünscht sein können und weil bei gleichförmiger Behandlung seitens der Bahn eine monopolistische Ausbeutung des Publikums durch Spediteure wegen der unter denselben platzgreifenden Concurrenz nicht leicht eintreten kann.

die Tarife aller Güterclassen wohl so erhöht werden müssten, dass die Massengüter zu theuer tarifirt wären und empfiehlt daher die Aufstellung einiger Werthclassen nach grossen Gruppen der Waaren von ungefährer Werthgleichheit.

6. Wagner verlangt weiter die Regelung des Streckentarifes nach der Distanz (hiebei sind die Bemerkungen auf Seite 21 zu beachten).

Im Grossen und Ganzen sehen wir diese Anforderungen A. Wagner's in dem neuen deutschen Eisenbahnreformtarife und theilweise auch in dem österreichischen Reformtarife vom Herbste 1876 verwirklicht*) nur mit dem Un-

---

*) Das so eben vereinbarte deutsche Tarifsschema enthält folgende wesentliche Punkte:

1) Eilgüter ohne Classenunterschied; Eilgüter mit Schnellzügen unterliegen der doppelten Eilgutgebühr.

2) Stückgüter, alle Güter, soweit sie nicht als Eilgüter oder Wagenladungen aufgegeben werden.

3) Wagenladungen:

a) allgemeine Wagenladungen:

Classe A. alle Güter ohne Unterschied bei Aufgabe v. mindestens 5.000 Kgr.
Classe B. alle Güter ohne Unterschied bei Aufgabe v. mindestens 10,000 Kgr.
} oder Zahlung der Fracht hiefür,

wobei die Güter aller Art zusammengeladen werden können. Ausserdem Classe A./II.

b) Spezialtarife I. II. und III.; diese Spezialtarife enthalten 161 Positionen und kommen in Anwendung bei Aufgabe von mindestens 10,000 Kgr. auf einem Wagen; — bei Aufgabe von unter 10,000 Kilogramm, jedoch von mindestens 5,000 Kilogramm oder bei Frachtzahlung von mindestens 5,000 Kilogr. per Wagen tritt die Wagenladungsclasse A/II. in Anwendung, wenn nicht der Tarifsatz für 10,000 Kilogramm billiger ist.

4) Spezielle Vorschriften.

a) Gegenstände, von grossem Umfange, zu deren Transport ein ganzer Wagen nöthig ist, werden nach den Sätzen des Spezialtarifes III. befördert.

b) sperrige Güter (taxativ aufgezahlt) zahlen die Eilgut- oder Frachtgebühr für das $1^1/_2$ fache Gewicht, eventuell die Gebühr nach Spezialtarif III. oder Classe A/II.

terschiede, dass sich das österreichische Tarifsystem mehr dem Prinzipe der Werthclassifikation nähert und lediglich für gewisse Gruppen bestimmt bezeichneter Artikel unter Voraussetzung gleichnamiger Güter den Prinzipien des

---

5) Billigere Ausnahmstarife für Cement, Eisen und Stahl, Erze, Getreide und Mahlproducte, Nutzholz, Kalk, Kohlen etc. Das Auf- und Abladen der Eil- und Stückgüter besorgt die Bahn, das der übrigen Güter der Versender und Empfänger, wenn nicht die Eisenbahn diess gegen tarifmässige Gebühren übernimmt.

Die Güter der Specialtarife werden in unbedeckten Wagen befördert, bei Verladung in bedeckten Wagen tritt mit Ausnahme einiger taxativ aufgezählter Artikel ein 10% Zuschlag ein.

Das österreichische Tarifschema vom Oktober 1877 enthält folgende Eintheilung:

I. Eilgüter.

a) Eilgüter zum vollen Satze,

b) ermässigte Eilgüter für gewisse Lebensmittel.

II. Gewöhnliche Güter:

I. Classe, alle Güter, welche nicht unter die sperrigen eingereiht sind, oder für welche nicht die Sätze der Wagenladungsclassen oder nach besonderer Werthclassifikation die niedrigeren Sätze der Classe II. in Anwendung kommen.

II. Classe, taxativ aufgezählte Güter.

III. Wagenladungen:

Classe A., für gewisse gleichnamige Artikel bei einer Aufgabe von 5000 Kgr. geringere Quantitäten nach Classe II.

Classe B. C. und Spezialtarif 1 und 2 für gewisse gleichnamige Artikel nur bei Ausnützung resp. Bezahlung der Tragfähigkeit der verwendeten Wagen.

Für sperrige Güter, d. i. solche, die per Cubikmeter weniger als 150 Kilogramm wiegen, wird eine höhere Gebühr erhoben, ausserdem sind noch specielle Tarife für Equipagen, Leichen und Thiere.

Aus der Vergleichung der beiden Tarifsysteme, des deutschen und österreichischen erhellt, die Richtigkeit des oben ausgesprochenen Satzes, dass sich das erstere mehr dem Wagenraum-, das letztere mehr dem Werthtarif-Systeme nähert.

Das in Elsass-Lothringen gegenwärtig noch bestehende Tarifsystem, das sich dem reinen Gewichts- und Wagenraumsysteme am meisten nähert, unterscheidet:

Raumtarifes nähert, während das deutsche Tarifsystem sich als ein durch einige Conzessionen an den Werthtarif modifizirtes Raumtarif-System darstellt, indem dasselbe den allgemeinen Stück- und Wagenladungsklassen, wobei die Formirung von Wagenladungen aus beliebigen Artikeln gestattet ist, nur einige Spezialtarife anhängt.

Wenn nun früher drei Hauptpetite für die Regelung des Eisenbahnwesens aufgestellt wurden, so ist mit der Schaffung dieses österreichischen und deutschen Tarifsystems für zwei wichtige Eisenbahngebiete des Continentes bezüglich des ersten Petites ein entschiedener Schritt nach vorwärts gethan, — nach dem Satze, dass um des Guten willen nicht die Erreichung des Besseren unmöglich gemacht werden solle. — Die einheitlichen Güterclassifications-Systeme sind geeignet, den allergrellsten Uebelständen in der Tarifs-

---

a) **Eilgut.**
b) **Stückgut.**
c) **Wagenladungs-Classen.**

a) Classe A./I. bei 5,000 Kilogr.	}	in bedeckten Güterwagen
„ A./II „ 10,000 „		
b) Classe B./I. „ 5,000 „	}	in offenen Güterwagen
„ B./II. „ 10,000 „		

d) **Artikel des Specialtarifes.**

Es ist entschieden das einfachste der bestehenden Tarifsysteme, hat aber auch noch eine Spur des Werthtarifes, nämlich den Spezialtarif, da für die minderwerthigen Massenartikel, das reine Wagenraum-Prinzip nicht ausreichend erschien.

Der Hauptnachtheil dieses Systems liegt in der an und für sich nicht berechtigten bedeutenden Differenzen zwischen den Preisen für den Transport in offenen und bedeckten Wagen, der Unterschied betrug ursprünglich bei 5,000 Kilogr. $33^1/_3\%$, bei 10,000 Kilogr. 50%.

Die Einheitssätze erscheinen wohl mit Rücksicht auf die Thatsache, dass das Erträgniss im Jahre 1874 nur $1.^{913}\%$ des Ankaufspreises ($2.^{625}\%$ des ursprünglichen Anlagekapitales) betrug, zu gering; insbesondere muss hier hervorgehoben werden, dass der Verkehr in offenen Wagen im Jahre 1874—$80.^5\%$ der ganzen Wagenladungsfrequenz betrug.

verwirrung zu steuern, — wenn damit auch noch lange nicht jene Uebersichtlichkeit der Tarife erreicht ist, die als wünschenswerth und erreichbar bezeichnet werden muss.

Der zweite oben aufgestellte Punkt ist damit jedoch noch gar nicht berührt — die Aufstellung der faktischen Tarifsätze nach den Selbstkosten.*)

Schon nach den früheren Erörterungen über den Einfluss der vorhandenen Verkehrsquanten auf die Selbstkosten leuchtet es ein, dass bei der Zersplitterung des Eisenbahnwesens in Norddeutschland und noch mehr in Oesterreich bei vielen Bahnen durch die heutigen Maximaltarife nicht die Selbstkosten, ja bei mancher nicht einmal die Betriebskosten im engeren Sinne hereingebracht werden, — was — soll die finanzielle Möglichkeit des Bestandes solcher Bahnen aufrecht bleiben — zu Erhöhungen der Tarife über die heutige Maximalgrenze hinausführen muss und thatsächlich geführt hat. — Diese Erhöhungen haben aber häufig einerseits doch wieder nicht den erwünschten finanziellen Erfolg, — da dieselben insbesondere bei kleineren ungünstig situirten Bahnen und dort wo die Concurrenz älterer günstiger situirter Linien in Frage kommt zu einer Reduction des Verkehres führen, und müssen andererseits von volkswirthschaftlichem Standpunkte aus perhorreszirt werden.

Die Selbstkosten würden sich nun bei grösseren einheitlich geleiteten Eisenbahnkomplexen, welchen mit Ausschluss der Concurrenz gewisse Verkehrsgebiete übergeben

---

*) Die werthvollsten Beiträge für die Berechnung der Selbstkosten haben Garche, Barychar, Emil Tilp, Scheffler und Schüller geliefert.

Diese Berechnungen werden selbstverständlich stets nur ein annäherungsweises richtiges Bild und nur für eine abgeschlossene Verkehrsperiode liefern können. Insbesondere möchte ich hier verweisen auf die Aufstellung der „ideellen" Zentnermeilen Schüller's.

sind, ausgleichen, so, dass nur die schon früher bezeichneten inneren Momente als kostspielige Baustrecken grössere Betriebsschwierigkeiten die Einheitssätze der Tarife zu beeinflussen brauchten, während das äussere Moment der verschiedenen Verkehrsdichtigkeit nicht einen so tief eingreifenden Einfluss auf die Preisbildung zu nehmen brauchte. Diess wäre schon desshalb erwünscht, weil, wie schon oben erörtert, gerade in verkehrsdünneren Gegenden das Bedürfniss nach niedrigen Tarifen relativ grösser sein wird.

Die Erkennung dieser Thatsache im Zusammenhalte mit der Concurrenzfrage musste demnach schon vom finanziellen Standpunkte aus zu den Fusionen führen, wie sie sich in England durch das eigene Interesse der Eisenbahnen in Frankreich durch das Eingreifen der Staatsgewalt vollzogen; für dieses Zusammenlegen von Eisenbahnlinien, in grössere Complexe sprechen aber auch bei Festhaltung des Selbstkostenprinzipes die soeben erörterten allgemein wirthschaftlichen Interessen.

Wenn eine reich rentirende Eisenbahnlinie, die etwa dem Staate gehört, — auch mit Rücksicht auf ihren grossen Verkehr, und daher geringeren Selbstkosten (auf die Einheit reduzirt) eine namhafte Tarifreduction eintreten liesse, — die für die übrigen Bahnen mit Rücksicht auf ihre höheren Selbstkosten nicht möglich wäre, — so wäre damit vom Standpunkte der Volkswirthschaftspflege des betreffenden Staates nicht allzuviel gewonnen, — es würde nämlich lediglich eine Verkehrsverschiebung zu Gunsten des einen Verkehrsgebietes und zum Nachtheile aller übrigen erfolgen.

Da ich nun, entgegen der Meinung O. Michaelis, glaube, die Eisenbahnen sollten nach dem durch den Bau neuer Linien immer neue Gebiete in den grossen Verkehr hineingezogen werden, also nach der Beendigung des durch den Neubau hervorgerufenen Umsturzes, ein grosses Ausgleichs-

Instrument werden, so erscheint es mir auch wünschenswerth, das in den Eisenbahntarifsätzen eine gewisse Conformität — ohne allzugrosse Rücksicht auf die Verkehrsdichtigkeit einzelner kleiner Territorien herrsche, — ja es mag sich unter Umständen sogar als vortheilhaft erweisen, gerade in solchen Gegenden, wo die Verbindungen für niedrige Tarifsätze nicht vorhanden sind, — Tarifserleichterungen eintreten zu lassen, — die aber (gerade wie Schutzzölle) nur vorübergehend und nicht bedeutend sein dürfen, — diess ist aber ohne den Ausgleich, der durch grössere Eisenbahnkomplexe herbeigeführt wird, unmöglich.

Die volkswirthschaftlichen und die finanzpolitischen Rücksichten stehen entschieden in einem engen Zusammenhange — vom Standpunkte der Volkswirthschaft müssen möglichst stabile, einfache, übersichtliche und billige Tarife verlangt werden, vom finanzpolitischen Standpunkte aus sollen die Eisenbahnen jedenfalls ihre Selbstkosten hineinbringen, und demnach der Unrentabilität gewisser vorhandener Bahnen möglichst entgegengearbeitet werden. Diese beiden Forderungen möglichst in Einklang zu bringen, ist Aufgabe weiser staatswirthschaftlicher Politik, da sich die Erreichung dieser Ziele auf dem Wege freier vom Staate unbeeinflusster Entwickelung wohl als undenkbar herausstellt.

12. Die allgemeinen Sätze, zu welchen wir bis jetzt gelangt sind, über die Nothwendigkeit einheitlicher Tarifsysteme, über Annahme des Selbstkostenprinzipes und über die Herbeiführung des nothwendigen Ausgleiches durch grössere Eisenbahnkomplexe, scheinen mir in ihrer Richtigkeit durchaus nicht gebunden zu sein an die Grenzen irgend eines gegebenen Staatswesens.

Wenn es sich jedoch darum handelt zu erforschen, welche der noch nicht gelösten Fragen der Lösung am dringendsten bedarf, wo also die Reform zunächst in Angriff genommen werden solle, dann wird es unbedingt nöthig

sein, die historische Entwickelung des Eisenbahnwesens eines bestimmten Landes ins Auge zu fassen und — das endlich zu erreichende Ziel sich stets vor Augen haltend — auf die bereits gegebenen Grundlagen systematisch weiteren Aufbau zu führen.

Auf solche Weise muss denn auch die gegenwärtige Eisenbahnpolitik verschiedener Staaten in den Wegen der Erreichung vielleicht auch gleicher Endziele weit auseinander gehen!

Was die für die Entwickelung des Eisenbahnwesens wichtigsten grösseren Staatsgebiete Europa's — England Frankreich, Deutschland und Oesterreich betrifft, so tritt in den beiden ersten Ländern die finanzpolitische Frage in den Hintergrund, — allerdings aus ganz verschiedenen Ursachen während die volkswirthschaftliche Frage des Tarifsystems in erster Linie steht. —

Was Deutschland betrifft, so ist es auch wesentlich die Tariffrage, welche als die brennendste bezeichnet werden muss, — mit welcher allerdings namentlich in Norddeutschland auch die finanzpolitische Frage gewissermassen parallel läuft; — gänzlich in den Vordergrund tritt jedoch die finanzpolitische Frage in Oesterreich; hier muss zunächst die finanzielle Noth der Eisenbahnen beseitigt werden.

II.

13. An der Hand dieser allgemeinen Erörterungen will ich nun einen Blick werfen auf die Entwickelung des Eisenbahnwesens meines Heimathlandes, Oesterreich.

In keinem der Eisenbahngebiete der zivilisirten Völker zeigt sich ein derartiges Schwanken in den Prinzipien wie hier und es hat demnach nirgends der Atomismus im Eisenbahnwesen so üble Folgen hervorbringen können, wie hier.

In der ältesten Zeit ging wie überall die Anregung zur Gründung der Eisenbahn von Privaten aus und es wurde

demnach im Jahre 1836 die älteste österreichische Lokomotiveisenbahn, die Kaiser Ferdinands Nordbahn, als eine Privatbahn gegründet, und mit einem Privilegium für 50 Jahre ausgestattet. — Im Jahre 1839 erfolgte die Concessionirung der Wien-(Raab)-Gloggnitzer-Bahn gleichfalls als eine Privatbahn.

Mit kais. Entschliessung vom 19. Dezember 1841 wurde jedoch die Anlegung von Eisenbahnen auf Staatskosten angeordnet, und somit zum Prinzipe des Staatsbahnsystems übergegangen. Dieses System blieb nun herrschend bis zum Jahre 1854 und es wurde in diesem Zeitraume (abgesehen von den Bahnen in Ungarn) die Strecken Mürzzuschlag-Graz (1844), Olmütz-Prag (1845), Graz-Cilli (1846), Cilli-Laibach (1849), Brünn-Trübau (1849), Prag-Aussig (1850), Aussig-Bodenbach (1851), die Semmeringbahn (1854) erbaut und einige kleinere Privatbahnlinien für den Staat erworben.

Oesterreich war somit in die Adoption des Prinzipes der Staatsbahnen fast allen anderen Ländern vorangegangen und hatte dasselbe mit solcher Consequenz verfolgt, dass im Jahre 1854 das gesammte österreichische Eisenbahnnetz, mit Ausnahme der K. Ferdinands-Nordbahn sich im Besitze des Staates befand.

Die finanzielle Nothlage des Staates brachte jedoch einen plötzlichen Umschwung der leitenden Prinzipien hervor, welcher im Jahre 1854 seinen Ausgangspunkt nahm.

Aeusserlich motivirt wurde der in jenem Jahre gefasste Entschluss, — das Staatsbahnsystem aufzugeben, durch den so vielfach missbrauchten, für damalige österreichische Verhältnisse wohl richtigen Satz von der Unfähigkeit des Staates für wirthschaftliche Thätigkeit, — von der Nothwendigkeit die Eisenbahnen als Erwerbsunternehmungen privater Thätigkeit zu überlassen, während das thatsächliche Motiv lediglich darin bestand, dass dem Staate in seiner Nothlage um jeden Preis einige Millionen Capital zugeführt

werden sollten, die sich am bequemsten aus der Veräusserung staatlichen Eigenthums herbeischaffen liessen.

So erschien das Eisenbahn-Concessions-Gesetz vom 14. September 1854, in welchem Bestimmungen über die Ertheilung von Concessionen zum Baue von Privatbahnen erlassen wurden, und somit der Uebergang zum Privatbahnsysteme hergestellt wurde; in Folge dessen wurden dann am 1. Jänner 1855 die nördlichen und östlichen Staatsbahnen den Concessionären der österr. Staatseisenbahn-Gesellschaft übergeben.

Am 14. März 1856 wurde mit der Veräusserung der südlichen Staatsbahnlinien begonnen und dieser Verkauf fortgesetzt bis zum 23. September 1858 d. i. bis zum Zeitpunkte der Concessionirung der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Damit war die Veräusserung der Staatsbahnen vollendet und die wichtigsten vorhandenen Verkehrsadern waren privaten Capitalskräften, noch dazu ausländischen, überantwortet.

Gleichzeitig beginnt auch das Concessionsgesetz vom 14. September 1854 seine Früchte zu tragen.

Allerdings war im Beginne dieser Periode noch ein planmässiges Vorgehen bemerkbar und es wurde im November 1855 ein Programm für die Erweiterung des der Privatspekulation zu überlassenden Eisenbahnnetzes festgestellt. Nach diesem vom Kaiser genehmigtem Programme, welches allerdings theilweise erst in der Mitte des 7. Jahrzehntes zur vollen Ausführung gelangte, sollte Oesterreich Eisenbahnhauptlinien von Osten nach Westen, und Süden nach Norden erhalten, und es umfasste das damals entworfene Netz ausser den bereits vollendeten oder im Bau befindlichen Bahnen (Ungarn hiebei ausser Acht gelassen) folgende Hauptlinien:

Wien-Linz-Salzburg bayerische Grenze und Linz-

Passau bayerische Grenze, Prag-Pilsen-Furth, Pilsen-Eger und Pilsen-Budweis, Aussig-Teplitz-Eger, Reichenberg-sächs. Grenze (Zittau), Pardubitz-Reichenberg, Oswieçim-Krakau, Krakau-Lemberg-Brody, Przemysl (Lemberg) Czernowitz, Fiume-St. Peter, Marburg-Klagenfurt-Villach (Udine) Innsbruck-Bozen u. s. w.

Aus diesem Programme gingen eine Reihe von Unternehmungen hervor, und zwar, abgesehen von den schon bestehenden Bahnen, der K. Ferdinands-Nordbahn, Staatsbahn und Südbahn, — die Kais. Elisabethbahn: Wien-Salzburg-Passau (concessionirt 8. März 1856) (später vereinigt mit der Gmunden-Linz-Budweiser Pferdebahn), welche, im Jahre 1869 zur Lokomotivbahn umgestaltet, — noch später erweitert wurde.

Die galiz. Carl Ludwigsbahn:

Lemberg-Przemysl conzessionirt 3. März 1857,

Krakau „ „ 7. April 1858, (später noch erweitert).

Die Zittau-Reichenberger Bahn,

die Süddnordd. Verbindungsbahn:

Reichenberg-Pardubitz conzessionirt am 15. Juni 1856 (später noch erweitert).

Die böhm. Westbahn:

Prag-Pilsen-Furth, conzessionirt am 8. September 1859.

Die Buschtehrader Bahn:

Prag-Wehybka-Kladno-Kralup conzessionirt am 21 Oktober 1855 (später noch erweitert).

Die Graz-Köflacher Bahn, conzessionirt am 26. Aug. 1855.

„ Aussig-Teplitzer Bahn, „ „ 2. „ 1856.

Aussig-Teplitz später (10. Mai 1866 bis Komotau) erweitert.

Brünn-Rossitzer-Kohlenbahn, conzessionirt im Jänner 1854.

Im Jahre 1859 trat eine vollständige Stockung in der

Entwickelung des österr. Eisenbahnnetzes ein, welche durch die allgemeine Finanznoth und die politische Lage herbeigeführt wurde und bis zum Jahre 1865 andauerte.

Während dieser Zeit wurde nur die Turnau-Kralup-Prager-Bahn (28. August 1863) und die Lemberg-Czernowitz-Bahn (11. Jänner 1864) conzessionirt*). Im Jahre 1865 begann jene Periode, welche als die „Periode der Eisenbahnwuth" bezeichnet werden kann, und in welcher ohne Rücksicht auf das so lehrreiche Beispiel England's, das Heil des Eisenbahnwesens von der Concurrenz der Linien erwartet wurde.

Das Eisenbahnnetz Oesterreich's entwickelte sich vom Jahre 1865 ab in rapidester Weise, aber nicht mehr wie in der Periode von 1855 auf Grund eines voraus entworfenen systematischen allgemeinen Planes — wenn nicht die bei einigen Bahnlinien massgebend gewesene Idee, den alten mächtigen Bahnen gegenüber Concurrenz zu schaffen als solcher aufgefasst werden soll, — sondern auf völlig atomistischem Wege.

Bei allen in jener Periode geschaffenen Eisenbahnlinien wurde stets einerseits die Nothwendigkeit für den Verkehr (diese mag auch zugegeben werden) andererseits die Rentabilität betont, — allein das treibende Motiv bei der Mehrzahl dieser Schöpfungen, war, wie längst erkannt — nicht das, die Bahn zu betreiben und das Capital zu verzinsen, sondern an ihrer Finanzirung und ihrem Bau mühelose Gewinnste zu erzielen.

14. Mit Ende 1865 waren auf österreichischem Gebiete (ohne die ungarischen Bahnen) im Betriebe:

---

*) In Ungarn ausser den Linien der Südbahn und Staatsbahn die Theissbahn conzessionirt 10. November 1856 die Mohacs-Fünfkirchner Bahn conzessionirt 1853, die Pest-Losonczer (ungarische Nordbahn — jetzt zur Ungarisch. Staatsbahn gehörig) vom 19. Jänner 1863.

K. F. Nordbahn	79.977	Meilen
Oest. Staatseisenbahn, (im Ganzen 173.211) in Oesterreich	72.970	„
Südbahn, (im Ganzen 280.465) „ „	117.932	„
K. Elisabethbahn	74.300	„
Gal. Carl-Ludwigsbahn	76.472	„
Südnorddeutsche Verbindungsbahn . . .	25.899	„
Böhmische Westbahn	25.580	„
Turnau-Kralup-Prager Bahn	11.442	„
Buschtehrader Bahn	10.953	„
Graz-Köflacher Bahn	5.244	„
Brünn-Rossitzer Bahn	3.156	„
Aussig-Teplitzer Bahn	2.637	„
Zittau-Reichenberger Bahn	2.668	„
und einige ganz unbedeutende Strecken .	9.594	„
Zusammen	518.824	Meilen

Seit 1865 wurden in Oesterreich mit Ausschluss Ungarns

Im Jahre	conzessionirt		eröffnet	
	Eisenbahnlinie	Meilen	Eisenbahnlinie	Meilen
1865	Südnordd. Verbind.-Bahn Schwadowitz-Königshain	3.5		
	K. Elisabeth. Bahn Neumarkt-Braunau . .	7.5		
	Buschtehrader Bahn Katschitz-Weipert . .	16.5		
	Prag-Eger	25.5		
	Böhmische Nordbahn Bakov - Rumburg - Kreibitz - Warnsdorf-Tannenberg-Tetschen	19.0		
	Aussig-böhm. Leipa-Liebenau (Projekt) . . .	10.0		
	Zusammen	82.0	—	—

im Jahre	conzessionirt		eröffnet	
	Eisenbahnlinie	Meilen	Eisenbahnlinie	Meilen
1866	Aussig-Teplitzer Bahn Dux-Komotau	3.0	Lemberg-Czernowitz	35.091
	Südbahn Leibnitz-Eibiswald (Projekt)	4.0		
	Kaschau-Oderberg (österr. Strecke)	8.41		
	Kais. Franz Josefsbahn Wien-Budweis-Pilsen-Eger-Gmund-Prag	84.00		
	K. Rudolfsbahn St. Valentin-Villach und drei Zweigbahnen	60.2		
	Oest. Staats-Eisenb.-Bahn (Ergänz.-Netz) Marchegg-Stadlau-Wien Stadlau-Laa, Zweigbahn nach Znaim-Brünn mit den nördl. Linien der Staatsbahn	26.0		
	Zusammen	185.61	Zusammen	35.091
1867	Buschtehrader Bahn (Erweiterung) Wehybka-Lucna-Krupa-Hostivic-Smichov-Leibna-Prag	6.5	Fortsetzung der Aussig-Teplitzer Bahn bis Dux	1.312
	K. F. Nordbahn Dzieditz-Emanuel-Segen	0.3	Brennerbahn (Innsbruck-Botzen-Südbahn)	16.567
	Südbahn Bruck-Leoben	12.0		
	M. Schles. Nordbahn Brünn-Prossnitz-Olmütz, Sternberg-Nienetschitz-Prerau	18.0		
	G. Carl Ludwigsbahn Lemberg-Brody-Tarnopol	30.0		
	Lemberg-Czernowitz-Jassy Bahn Czernowitz-Suezava	12.0		
	Zusammen	78.3	Zusammen	17.879

Im Jahre	conzessionirt		eröffnet	
	Eisenbahnlinie	Meilen	Eisenbahnlinie	Meilen
1868	Nordwestböhmische Netz der Buschtehr. Bahn	34.00	Prager Verbindungsbahn	0.250
	Nordwestbahn Wien - Jungbunzlau-Deutschbrod-Pardubitz-Gr. Wossek-Parschnitz	74.5	Südnordd. Verbind.-Bahn Schwadovitz - Königshain	3.472
			K. Rudolfsbahn St. Valentin-Steyer 2.748	
			St. Michael-Villach 23.067	
			„ „ Leoben 1.624	27.439
			Südbahn Bruck-Leoben	2.245
			K. Franz-Josefsbahn Budweis-Pilsen	17.879
	Zusammen	108.5	Zusammen	51.285
1869	K. Rudolfsbahn Laibach-Tarvis	13.6	Böhm Nordbahn Böhm. Leipa - Rumburg	12.798
	Turnau-Kralup-Prag. Bahn Neratowitz-Prag	4.5	Gal. Carl-Ludwigsbahn Lemberg-Zoczow-Krasne-Brody	12.560
	K. Franz-Josefsbahn Absdorf-Krems	4.1	Mähr. Schles. Nordbahn Brünn-Prerau	11.565
	K. Elisabethbahn Wartburg-St. Valentin	2	K. Rudolfsbahn Steyer - Weyer - St. Michael-Rottenmann-St. Veit-Klagenfurt - Laumdorf-Mosel	18.451
	Ostrau-Friedland	4.4	Kaschau-Oderberger Bahn Oderberg-Teschen	4.070
	Leoben-Vordernberg (Verwaltungsrath in Graz; im Betriebe d. Südbahn	2	Lemberg-Czernowitz-Jassy Bahn Czernowitz-Suecava	11.820
	Dux-Bodenbach (Verw.-Rath in Teplitz)	7	K. Franz-Josefsbahn Budweis-Eggenburg	17.746
	M. Schl. Centralbahn Olmütz - Jägerndorf-Ziegenhals-Jägerndorf-Troppau-Erbersdorf-Würbenthal - Kriegsdorf-Römerstadt	23	Oest. Nordwestbahn Kolin-G. Jenikau	4.156
	Vorarlberger Bahn Bludenz - Lindau - Feldkirch - Buchs - Lautrach-St. Margarethen	10	Südnordd. Verbind.-Bahn Königshain-Reichsgrenze	0.204
	Südbahn (Pachtbetrieb) Meidling-Pottendorf-Wien. Neustadt - Grammat-Neusiedl	4.5		
	K. Elisabethbahn Salzburg-Hallein	2.2		
	Mähr. Grenzbahn Hohenstadt-Köptau	3.3		
	Ebensee-Ischl-Steyer	4		
	Zusammen	84.6	Zusammen	93.370

Im Jahre	conzessionirt		eröffnet	
	Eisenbahnlinie	Meilen	Eisenbahnlinie	Meilen
1870	Kronprinz-Rudolfsbahn Klein-Reifling-Amstetten	6.1	K. Franz-Josefsbahn Wien-Eggenburg . . .	10.383
	Ung. Westbahn Stuhlweisenburg - Raab-Graz (Steyer'scheStrecke)	9.5	Mähr. Schles. Nordbahn Nezamislitz-Sternberg .	7.102
	K. Elisabethbahn Hetzendorf-Donaulände .	2..	Buschtehrader Bahn Eger-Carlsbad	6.953
	Pilsen-Priesen	22.3	Staatsbahn (Erg.-Linie) Wien - Stadlau - Brünn-Stadlau-Marchegg-Grussbach-Znaim	26 745
	Böhm. Elbethalbahn (Ergänzungsnetz der Oest. Nordwestbahn)		Aussig-Teplitzer Bahn Dux-Komotau	4.823
	Nimburg-Tetschen-Mittelgrund-Chlumetz-Geyersberg-Lissa-Prag-Wildenschwert-Mittelwalde . .	46.2	Oest. Nordwestbahn Kolin - Jungbunzlau - D.-Brod - Jenikau 12.864	
	Prag-Dux	4	G. Wossek-Wostromer 6.456	
	Lundenburg-Grussbach .	5	Parschnitz-Pelsdorf 4.204	23.024
	Dniesterbahn Chyrow-Stryj-Drohobyer-Boryslaw	14	K. Rudolfsbahn Laibach-Tarvis . . .	13.663
			K. Elisabethbahn Neumarkt-Braunau . .	7.712
			G. Carl-Ludwigsbahn Zloczóv-Tarnopol . . .	8.1..
			Ostrau-Friedländer Bahn	4.363
	Zusammen	109.8	Zusammen	113.726
1871	Kleinere neue Linien für ältere Bahnen zusammen	20.20	Kaschau-Oderberg (österr. Strecke) Teschen-Grenze . . .	4 340
	Erzherzog Albrechtbahn Lemberg - Stryj; Stryj-Stanislau	34.63	Oest. Nordwestbahn Deutschbrod - Iglau; D.-Brod - Pardubitz; Iglau-Znaim; Ostromer - Pelsdorf; Pelsdorf - Hohen Elbe - Znaim-Stockerau; Stockerau-Jedlesee; Trautenau - Freiheit, Wostromer-Jičin	51.472
	Mähr. Grenzbahn Hohenstadt-Zöptau-Sternberg-Lichtenau-Grulich - Mittelwalde	12.2	Buschtehrader Bahn Lana-Komotau-Luschna-Rakonitz-Priesen - Carlsbad-Tirschnitz-Franzensbad	20.073
			K. Elisabethbahn Budweis-Summerau . .	8.313
	Zusammen	66.85	Latus	81.238

Im Jahre	conzessionirt		eröffnet	
	Eisenbahnlinie	Meilen	Eisenbahnlinie	Meilen
1871			Translatus	81.238
			Turnau-Kralup-Prag.Bahn Neratowitz-Czakovic . .	1.940
			K. Elisabethbahn Salzburg-Hallein . . .	2.325
			Wien.-Neustadt-Grammat-Neusiedler Bahn . . .	4.298
			K. Franz-Josefsbahn Gemünd-Prag	24.427
			Mähr. Grenzbahn Hohenstadt-Zöptau . .	2.886
			Dux-Bodenbacher Bahn .	6.526
			Carl Ludwigsbahn Tarnopol-Podwoloczyska	6.985
			Südbahn Villach-Franzensfeste .	27.493
			Zusammen	161.118
1872	Oest. Staatsbahn Chotzen-Braunau . . .	20.20	K. Franz-Josefsbahn Absdorf - Krems - Pilsen-Eger	19
	K. Elisabethbahn Selzthal-Wörgl . . .	34.15	Buschtehrader Bahn Komotau - Weipert - Smichov-Hostivic	10.2
	Südnordd. Verbind -Bahn Reichenberg-Seidenberg, Eisenbrod-Tannwald . .	7 68	K. Elisabethbahn Hetzendorf - Donaulände-St. Valentin-Summerau .	10
	Troppau-Wlarapass . .	17.66	Ung. Galiz. Bahn (Galiz. Strecke)	
	Zellerndorf-Laa - Neusiedl	6.37	Przemysl-Lupkov . . .	19.38
	Eisenb. Pilsen-Priesen (Komotau)		Leoben-Vordernberg . .	2.06
	Pilsen-Eisenstein . . .	28	Oest. Nordwestbahn Wien - Jedlesee, Zellerndorf-Sigmundsherberg .	3.33
	Prag-Duxer Bahn Brüx-Mulde	5.36	Vorarlberger Bahn Bludenz - Bregenz-Feldkirch	10.40
	Buschtehrader Bahn Krima-Raitzenhain . .	1.9	Böhm. Nordbahn Bensen-Böhm.-Leipa . .	2.70
	kk. Staatsbahn Braunau - Strasswalchen (Betrieb führt K. E.-Bahn)	4.93	K. Rudolfsbahn Weyer - Rottenmann - Kl. Reifling-Amstetten . .	17
	Wien - Pottendorf (Pacht d. Südbahn)	5	Pilsen-Priesen Saaz-Brüx-Obernitz-Billin	6.2
	Botzen-Meran	3.73		
	Liebenau-Kusehwarda . .	68		
	Zusammen	203.03	Latus	120.9

Im Jahre	conzessionirt		eröffnet	
	Eisenbahnlinie	Meilen	Eisenbahnlinie	Meilen
1872			Translatus	120.9
			Mähr. Schles. Centralbahn Olmütz-Jägerndorf-Hennersdorf, Jägerndorf-Troppau	19
			Turnau-Kralup-Prag. Bahn Czakovitz-Prag . . .	2.5
			Prag-Duxer Bahn Brüx-Obernitz	5.7
			Dux-Bodenbacher Bahn Ossegg-Komotau . . .	4.7
			Lundenburg-Grussbach .	6
			Dniester Bahn Chyrow-Stryj	14.82
			Zusammen	152.99
1873	Altheim-Schärding (Erloschen)		Prag-Duxer Bahn Chlumačau-Prag . . .	13
			K. Rudolfsbahn Hieflau-Eisenerz-Villach-Tarvis	6
			Böhm. Nordbahn Rumburg - Schluckenau-Rumburg - Georgswalde-Ebersbach	2.36
			Pilsen-Priesen	16
			Buschtehrader Bahn Komotau - Brunnersdorf-Rakonitz	2
			Graz-Köflacher Bahn Liebach-Wies	.7
			Ungar. Westbahn Innersdorf-Graz (österr. Strecke)	9.13
			Südbahn St. Peter-Fiume . . .	7.18
			K. Elisabeth-Bahn Braunau-Strasswalchen .	5
			Oest. Nordwestbahn Nimburg - Lissa - Prag-Chlumetz-Königgrätz .	10
			Mähr. Grenzbahn Sternberg-Grulich . .	12
			Latus	89.67

Im Jahre	conzessionirt		eröffnet	
	Eisenbahnlinie	Meilen	Eisenbahnlinie	Meilen
1873			Translatus	89.57
			Erzherz. Albrechtbahn	
			Lemberg-Stryj . . .	10
			Lundenburg-Grussbacher Bahn	
			Zellerndorf-Laa-Neusiedl	7
			K. Elisabethbahn	
			Linz-Gaisbach . . .	3.53
			Zusammen	110.20
1874	Buschtehrader Bahn		Oest. Nordwestbahn	
	Falkenau-Graslitz . .	3.62	Lissa-Aussig, Königgrätz-Geyersberg-Lichtenau,	
	kk. Staatsbahnen		Aussig-Tetschen-Mittelgrund, Geyersberg-Wildenschwert, Aussiger Verbindungsbahn	29.59
	Tarnow-Leluchow . .	19.38		
	Rakonitz-Protivin . . .	19.36		
	Istrianer Bahn . . .	18.98		
	Dalmatinische Bahnen .	13.99		
	Leobersdorf-St. Pölten .	20.2	Wien-Pottendorf-Wr. Neustädt. Bahn	
			Wien-Pottendorf . . .	3.49
			Aussig-Teplitzer Bahn	
			Bilin-Tirmitz	3.56
			K. Franz-Josefsbahn	
			Budweis-Wesely . . .	4.95
	Zusammen	95.53	Zusammen	41.59
1875	Salzkammergutbahn		Erzherz. Albrechtbahn	
	(Kronpr. Rudolfsbahn) .	24	Stryj-Stanislau . . .	14.20
			Südnordd. Verbind.-Bahn Reichenberg-Seidenberg-Eisenbrod-Tannwald . .	7.52
			Oest. Staatsbahn	
			Chotzen-Halbstadt . .	14
			K. Elisabethbahn	
			Hallein-Wörgl-Bischofshofen-Selzthal (Salzburg Tyrolerlinie)	36
			Buschtehrader Bahn	
			Krima-Raitzenhain . .	2
			kk. Oest. Staatsbahnen	
			Zdic-Protivin	13.48
			Oest. Nordwestbahn	
			Wichstadtl-Lichtenau .	0.3
			Wien-Pottendorf-Wr. Neust.	0.65
			Mähr. Schles. Centralbahn (Hennersdorf Grenze) .	0.44
	Zusammen	24	Zusammen	88.59

Während des Dezeniums von 1865 bis 1875 wurden demnach in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern eröffnet:

Im Jahre 1866	$35._{09}$	Meilen
„ „ 1867	$17._{88}$	„
„ „ 1868	$51._{28}$	„
„ „ 1869	$93._{37}$	„
„ „ 1870	$113._{73}$	„
„ „ 1871	$161._{12}$	„
„ „ 1872	$152._{99}$	„
„ „ 1873	$110._{20}$	„
„ „ 1874	$41._{59}$	„
„ „ 1875	$88._{59}$	„
Zusammen	$865._{84}$	„
Ende 1865 waren im Betriebe . .	$518._{22}$	„

Das österreichische Eisenbahnnetz umfasste Ende 1875 daher im Ganzen rund . . . . . $1384._{06}$ Meilen

Diese auf Grund der amtlichen historischen Daten ermittelte Gesammtlänge für Ende des Jahres 1875 stimmt nicht vollkommen mit der in der Statistik des kk. Handelsministeriums für das Jahr 1875 enthaltenen Angaben überein, nach welcher diese Länge $1358._{87}$ Meilen = $10308._{13}$ Kilometer beträgt ohne Montanbahnen.

Die kleine Differenz mag ihre Erklärung in später vorgenommenen genauen Nachmessungen finden.

Dieses ($1358._{87}$ Meilen) $10308._{13}$ Kilometer lange Eisenbahnnetz umfasste Ende des Jahres 1875 folgende Eisenbahnunternehmungen, mit folgenden finanziellen Ergebnissen.

(siehe nachfolgende Tabelle.)

Bezeichnung der Bahnen	Länge (Kilometer) im Ganzen	Länge (Kilometer) in Oesterreich ohne Ungarn	Betriebs-Jahr	All- Gesammtkapital (einschliesslich der für Erweiterung der Bahnanlagen u. Vermehrung der Fahrbetr.-Mittel verwendeten Summen im Ganzen Gulden
I. Gemeinsame österr. ungar. Bahnen				
1. Südbahn	2237.36	1488.62		315,184,355.05
2. Oesterr. Staatsbahn .	1762.79	821.20		252,032,308.41
3. Kaschau-Oderberger Bahn	367.21	63.79		64,821,269.13
4. Wien-Pottendorf-W.-Neustdt. Bahn . .	65.16	64.17		10,570,000.00
5. Ung. Westbahn . .	372.89	68.05		37,813,220.85
6. 1. ung. galiz. Bahn .	267.14	147.08		35,842,516.80
Summa d. gemeins. Bahn.	5072.65	2652.91		716,263,670.24
II. Eisenbahnen der im Reichsrathe vertretenen Königreiche u. Länder.			1875.	
1. K. Ferdinands Nordb.	599.97			104,588,312.03
2. Brünn-Rossitzer Bahn	29.75			4,405,688.80
3. K. Elisabeth Bahn*)	946.28			168,010,032.46
4. Gal. Carl Ludwigsb.	593.98			80,724,192.64
5. Buschterahder Bhn. .	429.44			56,335,680.80
6. Südnordd. Verbind.-B.	279.64			34,819,667.11
7. Wr. Verbindungsbahn	7.35			3,615,130.14
8 Aussig.-Teplitzer Bh.	149.47			20,304,174.75
9. Graz-Köflacher Bahn	106.45			11,833,174.51
10. Böhm. Westbahn .	200.78			28,024,800.00
11. Turnau-Kralup-Prgr. Bahn	120.66			13,236,132.51
12. Lembg.-Czern.-Jassy Bahn	356.53			36,712,262.00
13. Böhm. Nordbahn .	181.15			18,045,516.10
14. K. Rudolfsbahn . .	619.03			101,241,771.59
15. K. Franz.-Josefsbahn	713.71			97,348,146.82

*) incl. der Einnahmen der Salzburg-Halleiner Bahn bis zum

gemeine Uebersicht.

Betriebs-Einnahmen	Betriebsausgaben, ausschliesslich der besonderen zu den eigentl. Betriebsk. nicht geh. Ausgab.	Betriebsüberschuss		
im Ganzen	im Ganzen	im Ganzen	pro Kilom. Betriebslänge	in % des verwend. Anl. Cap.
Gulden				
33,230,709.91	14,511,010.78	+ 18,717,699.13	+ 8,366.87	5.94
30.938,637.32	13,068,545.02	+ 17,870,092.30	+ 10,482.15	7.09
3,032,803.38	2,037,294.18	+ 995,509.20	+ 2,710.27	1.54
583,046.00	278,889.00	+ 304,157.00	+ 4,667.19	2.88
1,429,174.27	1,166,982.10	+ 262,192.17	+ 703.13	0.69
752.410.15	818,338.93	— 65,928.78	— 246.80	—
69,966,781.03	31,881,060.01	+ 38,085,721.02	+ 7,594.97	5.32
22,623,081.70	8,306,070.06	+ 14,317,011.64	+ 23,733.14	13.69
408,762.44	219,470.22	+ 189,292.22	+ 6,362.74	4.30
11,580,716.85	6,376,914.99	+ 5,203,801.86	+ 8,319.10	*) 3.09
9,832,401.92	4,783,591.16	+ 5,048,810.76	+ 8,499.97	6.26
4,318,605.85	1,932,178.40	+ 2,386,427.45	+ 6,387.99	4.23
2,612,925.86	1,756,226.81	+ 856,699.05	+ 3,409.74	2.46
450,337.04	336,651.53	+ 113,685.51	+ 15,467.41	3.14
2,601,177.43	1,071,527.15	+ 1,529,650.28	+ 16,835.25	7.53
1,361,821.95	458.940.37	+ 902,881.58	+ 9,894.06	7.63
3,062,508.06	1,259,877.75	+ 1,802,630.31	+ 8,978.18	6.43
1,212,263.62	471,709.15	+ 740,554.47	+ 6,137.53	5.57
2,763,147.90	2,088,162.33	+ 674,985.57	+ 1,893.21	1.84
1,667,793.71	773,540.49	+ 894,253.22	+ 4,936.33	4.95
3,706,327.61	2,779,258.92	+ 927,068.69	+ 1,664.17	0.84
7,374,076.95	4,350,785.80	+ 3,023,291.15	+ 4,266.08	3.11

5. August 1875.

Bezeichnung der Bahnen	Länge (Kilometer) im Ganzen	Betriebs-Jahr	All- Gesammtkapital (einschl. der f. Erweiter. d. Bahnanlagen u. Vermehrung der Fahrbetriebsmittel verwendeten Summen im Ganzen Gulden
Eisenbahnen der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder			
16. Mähr. Schl. Nordbahn .	141.38	1875	24,043,994.37
17. Oesterr. Nordwestbahn .	928.93		139,588.643.58
18. Oesterr. Friedländer Bahn	32.97		3,176,644.30
19. Mähr. Grenzbahn . . .	119.60		16,239,830.74
20. Dux-Bodenbacher-Bahn .	110.62		18,140.037.01
21. Leoben-Vordernberger Bh.	15.19		1,819,535.74
22. Vorarlberger Bahn . .	96.54		13,257,000.00
23. Eisenb. Pilsen-Priesen .	168.70		23,278,675.37
24. Mähr. Schl. Centralbahn .	143 98		22,524,782.38
25. Prag-Duxer-Bahn . . .	138.76		20,134,603.80
26. Lundenburg-Grussb.-Bahn	91.41		11,150,000.00
27. Dniesterbahn	112.44		12,000,000 00
28. Braunau-Strasswalch.-Bhn.	38.18		4,651,172.80
29. Erzherzog Albrechtsbahn	182.63		16,822,511.19
Summa	7,655.52		1'115,092,112.77
Hiezu die auf Oesterreich entfallenden Linien der gemeinsamen Bahnen	2,652.91		
Zusammen	10,308.43		1'831,355,783.01

Aus dieser Uebersicht erhellt, dass sämmtliche Bahnen Oesterreichs (inclus. der gemeinsamen österr. ungar. Bahnen) im Jahre 1875 eine, wenn auch nicht hohe, so doch an und für sich genügende Verzinsung (4.49%) des Gesammtanlagekapitals erzielten, und dass diese Verzinsung derjenigen des Gesammtanlagekapitales sämmtlicher deutscher Bahnen im Jahre 1874 nur wenig nachstand. Diese letztere

gemeine Uebersicht

Betriebs-Einnahmen	Betriebsausgaben, ausschliessl. der besonderen zu den eigentl. Betriebskost. nicht geh. Ausgab.	Betriebsüberschuss		
		Im Ganzen	pro Kilometer Betriebslänge	in % des verwend. Anl.-Cap.
Gulden				
1,249,018.92	679,925.57	+ 569,093.35	+ 4,025.28	2.37
8,774.339.44	5,198,820.10	+ 3,575,519.34	+ 3,855.38	2.56
223,313.51	125,736.45	+ 97,577.06	+ 2,959.57	3.07
383,011.89	360,859.19	+ 22,152.70	+ 185.23	0.14
1,635,983.74	728,153.13	+ 907,830.61	+ 10,462.49	5.00
183,644.99	91,448.00	+ 92,196.99	+ 6,077.55	5.07
376,514.49	430,248.44	— 53,733.95	— 556.29	—
671,134.17	506,174.15	+ 164,960.02	+ 977.77	0.71
582,116.24	458,462.85	+ 123,653.39	+ 879.91	0.55
589,434.09	456,470.94	+ 132,963.15	+ 958.43	0.66
177,292.91	213,110.72	— 35,817.81	— 391.84	—
308,580.28	293,698.24	+ 14,882.04	+ 132.12	0.12
71,552.92	95,575.01	— 24,022.09	— 629.50	—
501,144.39	547,836.79	— 46,692.40	— 255.66	—
91,303,030.87	47,151,424.71	+ 44,151,606.16	+ 6,043.74	3.96
161,269,811.90	79,032.484.72	+ 82,237,327.18	6,675.01	4.49

betrug laut Statistik des Vereins deutscher Eisenbahnen 4.82%.*)

*) Die Statistik des Vereins deutscher Eisenbahnen für das Jahr 1875 liegt noch nicht vor, wesshalb hier die Daten des Jahres 1874 eingestellt werden mussten.

15. Der Unterschied in der historischen Entwickelung des Eisenbahnwesens in Deutschland und Oesterreich hat nun zu Folge, dass in diesen beiden Ländergruppen die nach Lösung heischenden Fragen nicht in gleicher Weise in den Vordergrund treten.

In meinen vorangegangenen allgemeinen Erörterungen habe ich darzuthun ersucht, dass die Tarife der Eisenbahnen vom volkswirthschaftlichen Gesichtspunkte möglichst niedrig sein, d. h. den Gestehungskosten zugedrängt werden sollen.

Die Hereinbringung der Selbstkosten (incl. Verzinsung und Amortisation des Anlagekapitales) ist jedoch dort unmöglich, wo die Höhe derselben Tarife bedingen würde, welche in Folge von aussen her wirkender Factoren unmöglich eingehoben werden können.

In den süddeutschen Staaten ist diese Frage insoferne gelöst, — als die einzelnen Eisenbahnlinien bezüglich ihrer Rentabilität den nöthigen Ausgleich erfahren durch ein wohlarrondirtes und systematisch angelegtes in Staatseigenthum und Verwaltung befindliches Eisenbahnnetz.

In Norddeutschland, insbesondere in Preussen, ist dieser Ausgleich allerdings nicht mehr vorhanden, es giebt hier eine Reihe einzelner Eisenbahn-Unternehmungen, die ihre Anlagekapitalien nicht entsprechend zu verzinsen in der Lage sind, — also deren Einnahme die Selbstkosten nicht decken. — Die Uebelstände dieser Thatsache treten in Norddeutschland aber nicht allzu grell hervor, da die Eisenbahnen (wenige unbedeutende Ausnahmen abgerechnet) wenigstens die Verzinsung ihrer Anleihen aufbringen, und da ferner der Staat selbst nur im geringen Masse in finanzielle Mitleidenschaft gezogen wird.

Die Staatsbahnen ergeben eine im Ganzen hinreichende Verzinsung der Anlagekapitalien, und die Leistung der

verschiedenen Staaten an Staatsgarantien sind im Ganzen wenig erheblich. *)

*) Darstellung.

Deutsche Eisenbahnen.

1. Staatsbahnen.

1) Niederschl. Märk. Bahn: Das Anlagekapital besteht:
a) in Stamm-Actien Thaler 10,000,000.
b) in Priorit.-Stamm-Act. Th. 4,175,000.
c) „ „ Obligationen „ 6,800,000.
Von dem Anlagekapital sind vom Staate garant. Th. 10,000,000
Dasselbe wird vom Staate mit einer festen Rente von . . . . 4% verzinset.

2. Baier'sche Staatsbahnen.

Zur Verzinsung der gemachten Anleihen sind Thaler		4,755,266
zu deren Amortisation	„	931,575
verwendet zusammen	„	5,686,841
		6,460,318
daher abgefallen an die Staatskassa	„	773,477

3. Rheinische Bahnen.

Vom Staate garantirt Thaler	12,500,000	Stammactien	4%
	1,250,000	Priorit. Oblig.	3½%
	750,000	„ „	4%
Summa Thaler	14,500,000		

Der Ueberschuss der Einnahmen über die Ausgaben beträgt . . . . . Thaler 6,898,839.

Derselbe wurde verwendet:

zur Verzinsung der Anleihen . . .	Thaler	1,558,582
„ Amortisation der Anleihen . . .	„	176,050
„ Verzinsung der Priorit. und Stammactien	„	124.240
„ Eisenbahnsteuer	„	262,360
Zu Zinsen und Dividenden der Stammactien	„	3,224,202
Zur Einlage des Reservefonds	„	1,336,870
Zu sonstigen Zwecken	„	212,121
Auf neue Rechnung übertragen	„	4,414
	Summa Thaler	6,898.839.

Zuschuss aus der Staats-Casse.

1) zur Verzinsung des Anlage-Capitales der Zwergbahn: Pfaffendorf-Ob.-Lahnstein . .	Thaler	36,154
2) zur Verzinsung des Anlagekapitales der Eifelbahn	„	468,750
	Summa Thaler	504,504.

Hieraus ist es erklärlich, dass in Deutschland die Tariffrage mehr vom volkswirthschaftlichen Gesichtspunkte

Im Jahre 1874 aus Staatskassen geleistete Zuschüsse

Deutsche Eisenbahnen	Thaler	Anmerkung.
Rhein-Nahe . . .	371,250	zur Verzinsung der garantirten Prioritäts-Obligationen . . . .
Zittau-Reichenberg .	3,656	garantirte Actien-Dividende v. 4% (vergl. auch österr. Garantie)
Stagard-Cöslin . .	213,401	
Cöslin Danzig . .	306,668	
Vorpommer'sche .	229,463	
Eutin-Lübeck . .	28,386	von d. Staaten Oldenburg u. Lübeck
Hess. Carl-Ludw.-B.	367,388	von der hess. Staatsregierung zur Verzinsung der Prioritäten . .
Cöln-Giessen . .	94,787	
	3,842	zur Verzinsung des Anlagekapitales der Rheinbrücke bei Cöln . .
Halle-Cassel . . .	287,535	
Nordhausen-Erfurt .	50,000	vom Fürstenthum Schwarzb., Städte Nordhausen, Sondershausen und Kreis Weissen-See . . . .
Oberhessische . .	568,000	
Pfälzische . . .	132,769	
Rheinische . . .	504,904	
Thüringische . .	370,578	Von Seite Preusens & Sachsen-Coburg Gothas . Th. 4,661,000 mit 4%
		v. Seite Sachsen-Weimar u. Meiningen, Schwarzburg Rudolstadt u. Reuss . Th. 6,000,000 „ $4^1/_2$%
		v. Seite Schwarzburg-Sondersh. Th. 382,148 „ $4^1/_2$%
		Summa Th. 11,043,148.
		An Dividenden waren zu zahlen Th. 1,301,665
		hiezu disponibl „ 931,087
		daher Staatszuschuss Th. 370,578
		D. Ueberschuss betrug Th. 1,895,925
		Verwendung zu
		Anleihensverzins. „ 646,775
		„ 162,900
		Steuer . . . „ 75,390
		Reservefond . . „ 15,000
		Ergänz. Bauten „ 5,393
		Sonstige . . . „ 59,380
		Zusammen Thaler 964,838
Summa	3,532,621	Somit disponibl Thaler 931,087

erörtert, und dass daselbst das Drängen nach Erweiterung der Staatsbahnen (abgesehen von politischen und strategischen Motiven) vorwiegend volkswirthschaftlichen Erwägungen entspringt.

Ganz anders liegen die Verhältnisse in Oesterreich. Seit dem Aufgeben des Systems der Staatsbahnen hatte man das private Capital zur Investirung im Eisenbahnbau heranzuziehen getrachtet und da dasselbe von der Rentabilität der Mehrzahl der zu erbauenden Linien nicht überzeugt war, so machte man von der Ertheilung von Staatsgarantien den ausgiebigsten Gebrauch.

Der österreichische Staat ertheilte nachfolgende Begünstigungen.

A. den gemeinsamen Eisenbahnen

und zwar:

der Kaschau-Oderberger Bahn, von Seite Oesterreichs ein Reinerträgniss von. . . . Oest. Gul. 540,000 in Silb.
und von Seite Ungarns ein Reinerträgniss von „ „ 2,214,812.41 „
und . . . . . „ „ 346,618.85 in Gold
garantirt. Ferner geniesst dieselbe eine Special-Garantie von Seite Oesterr. für eine mit 5% in Silber verzinsliche Anleihe von . „ „ 1,200,000 nom.
von Seite Ungarns für eine mit 5% in Gold verzinsl. Priorit.-Anleihe „ „ 2,227,800 „
pr. 1876 wurde d. Staatszuschuss eingestellt mit „ „ 268,000 —
Im Jahre 1875 wurde die Staatsgarantie mit . . „ „ 263,392 —

für die österr. Strecke,
und mit . . . . . Oest. Gul. 1,884,705
für die ung. Strecke
zusammen also im Betrage von . . . . . „ „ 2,148,097
in Anspruch genommen.

Staatseisenbahn-Gesellschaft für das alte Netz eine Annuität von 13 Millionen Francs zur Verzinsung des Anlagekapitals — für das Ergänzungsnetz eine Annuität zur Verzinsung und Tilgung d. Obligations-Capitales per fl. 51,843,504.$_{85}$.
Die Linie Chotzen-Neusorge geniesst keine Garantie.

Südbahn für das österr. ung. Netz ein Brutto-Ertrag von . . . . . fl. 91,000
im Jahre 1866, und für jedes Jahr um 1000 fl. mehr bis . . . . . „ 100,000
pro Meile also für 295 Meilen Bahnlänge garantirt . . . . . „ 29,500,000

I. ungar. galizische Bahn für die galizische Strecke per Meile ein jährliches Reinerträgniss von . . . . . „ 50,000
im Jahre 1875 einen Vorschuss . „ 180,000
für die ungarische Strecke per Meile ein jährliches Reinerträgniss von . . . . Silber . . . . . „ 40,000
und wurde dieser letztere Betrag vom Jahre 1875 um . . . . . „ 139,836
auf die Dauer von 60 Jahren erhöht.

Ungarische Westbahn für die steirische Strecke ein Gesammterträgniss v. fl. 331,008 in max. für die ungarische Strecke ein jährliches Reinerträgniss . . fl. 36,400 per Meile in Silber garantirt. Im

Jahre 1875 wurde für die österr.
Linie . . . . . fl. 366,833
für die ungarische Linie . . fl. 1,565,325
in Anspruch genommen.

B. den Oesterreichischen Eisenbahnen:

der Erzherzog Albrechtbahn, für die im Betriebe befindlichen Strecken . . . . . fl. 891,137 in Silber
im Jahre 1875 um . . . „ 63,000 „ „
erhöht — zusammen . . . fl. 954,137 „ „
(ursprünglich fl. 1,280,000) garantirt; im Jahre 1875 waren fl. 978,751 erforderlich an Zinsen und Amortisation.

Aussig-Teplitzerbahn geniesst keine staatliche Zinsen-Garantie

Böhmische Nordbahn „ „ „ „

Böhmische Westbahn geniesst eine Annuität von fl. 1,404,000 hat 1875 keine Zinsengarantie in Anspruch genommen.

Braunau-Strasswalchener Bahn (wurde vom Staate um fl. 875,000 angekauft).

Brünn-Rossitzer Bahn geniesst einen jährlichen Reinertrag von . . . . . fl. 175,000 in Silber und hat im Jahre 1875 . . „ 155,738 in Anspruch genommen.

Buschtehrader Bahn geniesst keine staatl. Zins.-Garantie.

Dniester Bahn wurde vom Staate um fl. 2,100,000 angekauft.

Dux-Bodenbacher Bahn geniesst keine Staatsgarantie.

Kais. Elisabethbahn. a) Für die Linien Wien-Salzburg-Passau, Penzing-Hetzendorf, Lambach-Gmunden garantirt der Staat 5% Zinsen und 1/5% Tilgungsquote des Anlagekapitales per . , . . fl. 96,673,369.91
wird jedoch in Folge
von Abstrichen per fl. 970,621.69
bemessen mit nur . fl. 95,702,748.22

hat im Jahre 1875 . fl. 849.490 in Anspruch genommen.

b) Für die Linien St. Valentin-Budweis, Linz-Gaisbach 5% Reinertrag von einem Anlagekapital per 1,280,000 in Silber per Meile nebst Tilgungsquote hat im Jahre 1875 . . fl. 1,333,422 in Anspruch genommen.

c) Für die Linien Salzburg-Tyrol, in Silber . . . . . fl. 54,400

d) Die Linien Neumarkt-Braunau, Hetzendorf - Donaulände geniessen keine Staatsgarantie.

Kais. Ferdinands Nordbahn geniesst keine Staatsgarantie

und

Mähr. Schles. Nordbahn Verzinsung des Anlagekapitals per . . . . . fl. 1,214,709 (pro 1876 beträgt der Staatszuschuss 725,000).

Kais. Franz-Josefsbahn einen jährlichen Reinertrag von . . . . . fl. 4,665,275 in Silber zur 5% Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals.

Galizische Carl-Ludwigsbahn für die Strecke Krakau-Lemberg sammt Flügel $5^1/_5$% vom Anlagekapital für die Strecke Lemberg-Podwoloszyska sammt Flügel per Meile fl. 50,000 oder für die ganze Bahn 1,591,200 fl.

Graz-Köflacher Bahn
Istrianer Bahn Divazza-Pola
(kk. Staatsb.) Confanaro-Rovigno
Kahlenberger Bahn
} geniessen keine Staatsgarantie

Lemberg-Czernowitz-Jassy Bahn, die kk. österr Regierung garantirt ein jährliches Reinerträgniss von . . . . . fl. 1,500,000 in Silber für die Linie Lemberg-Czernowitz, und von . . . . . „ 700,000 „ „

für die Linie Czernowitz-Suczawa; — die rumänische Regierung garantirt jährl. Reinertrag per . . . . . „ 1,546,273.44 in Silb. für Str. Suczawa-Jassy sammt Zweigbahnen.

Leoben-Vordernberg geniesst keine Staatsgarantie.

Lundenburg-Nikolsburg-Grussbacher Bahn wurde von der Nordbahn angekauft um Oesterr. Währ. fl. 1,700,000.

Mähr. Grenzbahn geniesst die Garantie eines jährlichen Reinertrages bis zu . . . . . fl. 336,000 in Silber.

Mähr. Schles. Centralbahn geniesst keine Staatsgarantie.

Oesterr. Nordwestbahn. Für das Netz A ist ein 5% Reinerträgniss in Silber sammt Tilgungsquote für ein Anlagekapital per Meile, von . . fl. 985,000 garantirt; der gesammte Garantiebetrag wird mit . . fl. 4,116,675 in Silber berechnet.

Ostrau-Friedländer Bahn
Pilsen-Priesen (Komotau)
Prag-Duxer Bahn
Eisenbahn Rakonitz-Protiwin (kk. Staatsbahn).

} geniessen keine Staatsgarantie,

Kronprinz Rudolfsbahn geniesst ein 5% Reinerträgniss sammt Tilgungsquote — für die Salzkammergutbahn per Meile . . . . . fl. 57,800 in Silber.

Südnordd. Verbindungsbahn. Für die Hauptbahn wird garantirt ein 5.2% Reinertrag in der Höhe von fl. 982,800 in Noten, für die Strecke Schwadowitz-Königshain ein Reinertrag von fl. 252,000 in Silber, für die Strecken Reichenberg-Seidenberg und Eisenbrod-Tannwald eine Annuität per Meile von . . . . fl. 59,800 in Silber gleich . . . . . „ 459,262 jährl. Reinertrag.

Eisenbahn Tarnow-Selnchow (kk. Staatsbahn)
Turnau-Kralup-Prager Bahn
} geniessen keine Staatsgarantie.

Der **Vorarlberger Bahn** wird ein 5% Reinertrag in Silber von einem Anlagekapital . . . . . fl. 1,110,000 per Meile nebst Tilgungsquote garantirt.

Wien-Pottendorf-Wiener Neustadt
Wiener Verbindungsbahn
} geniessen keine Zinsengarantie.

Zittau-Reichenberger Bahn geniesst eine Subvention bis zur Höhe eines jährlichen Reinertrages per 4% von 73.1% des Anlagekapitales per . Thaler 3,630,560

1874 . . . . . Silber fl. 50,000

1875 . . . . . „ „ 50,000

1876 . . . . . „ „ 48,000

Diese Begünstigungen hatten zur Folge, dass die ausstehenden Garantieschulden der österr. Bahnen bis 1875 den Gesammtbetrag von fl. 94,263,719, an Vorschüssen fl. 83,783,288, an Zinsen bis 31. Dezember 1875 — 10,480,380 fl. erreicht haben, wobei jedoch bemerkt werden muss, dass bei mehreren garantirten Bahnen noch Nachtrags-Zahlungen für die verflossenen Jahre ausständig sind.

Nach dem Finanzgesetze für das Jahr 1877 sind folgende Subventionen präliminirt:

4% Garantie-Vorschüsse

Bezeichnung der Bahnen	Oest. Währ. fl.
Lemberg-Czernowitz-Jassy Bahn in Silber	1,650,000
Kaiser-Franz-Josefsbahn „ „	2,300,000
Kronprinz-Rudolfsbahn „ „	5,100,000
Kaschau-Oderberger Bahn „ „	263,000
Galiz. Carl-Ludwigsbahn „ „	1,000,000
Mähr. Schles. Nordbahn „ „	700,000
Oesterr. Nordwestbahn „ „	1,931,000
Südnordd. Verbindungsbahn „ „	711,000
„ „ in Noten	150,000
Ungar. Westbahn in Silber	330,000
Erste Ung. Galiz. Eisenbahn „ „	969,000
Vorarlberger Bahn (Garantie-Vorschuss) in Silber . .	678,000
„ „ (Betr. Defizit-Vorschuss) in Noten . .	140,000
Erzherzog Albrechtbahn in Silber . .	954,000
Kais. Elisabethbahn: a) Wien-Salzburg in Noten . .	837,000
b) Linz-Budweis in Siber . .	1,300,000
c) Salzburg-Tyrol „ „ . .	2,000,000
Mähr. Grenzbahn „ „ . .	336,000
Oesterr. Staatseisenbahn (Ergänz.-Netz) „ „ . .	900,000
Brünn-Rossitzer Bahn „ „ . .	30,000
Summa	22,279,000
Zittau-Reichenberger Bahn (in Silber)	48,000
Oesterr. Ungar. Lloyd „ „	349,000
Summa	22,676,000
Münzverlust für Silberzahlungen per 21,359,000 fl. zum Course von 5%	1,067,950
Total-Summa	23,743.950

Da nun in Oesterreich, wie die vorausgeschickten statistischen Daten nachweisen, den ihr Anlagekapital verzinsenden Bahnen eine bedeutende Anzahl von Bahnen gegenübersteht, welche nicht einmal ihre Prioritätsschulden zu verzinsen in der Lage sind, — ja unter diesen wieder einige, die nicht einmal die Betriebskosten im engeren Sinne aufbringen, — da ferner der Staat selbst durch die Leistung von Staatssubventionen zur Tragung des Ausfalles in den Eisenbahnerträgnissen in empfindliche finanzielle Mitleidenschaft gezogen wird; so ist es wohl einleuchtend, dass die

finanzpolitische Seite der Eisenbahnfrage in Oesterreich mehr in den Vordergrund trat, als in den übrigen Staaten.

Insbesondere musste die Thatsache in Erwägung gezogen werden, dass der Staat gegenüber der directen aus der Leistung der Staatssubventionen für unrentablere Linien entstehenden finanziellen Belastung kein finanzielles Compensationsobjekt hat, indem die Ueberschüsse der rentirenden Eisenbahnen durchaus nicht in jene Canäle abfliessen, aus welchen die Staatssubventionen gezogen werden.

Die Folge der Erkenntniss dieser Thatsache ist nun die, dass alle etwaigen rein volkswirthschaftlichen Gesichtspunkte bezüglich der Eisenbahnfrage in Oesterreich gegenwärtig in den Hintergrund treten müssen, und dass die Ordnung der finanziellen Lage der Eisenbahnen die nächste Aufgabe der Eisenbahnpolitik sein wird.

Für die Lösung dieser schwierigen Aufgabe, welche erst die Möglichkeit mit sich bringen wird, die allgemein wirthschaftlichen Bedürfnisse des Verkehres gegenüber den Eisenbahnen wieder in erster Linie berücksichtigen zu können, lassen sich in Anwendung unserer früheren allgemeinen Erörterungen folgende Postulate aufstellen:

1) Beseitigung der vielen selbstständigen unrentablen Bahnen (insbesondere mancher kleinerer) durch Zusammenlegung in grössere Eisenbahnkomplexe und durch Reduction der zu verzinsenden Anlagekapitalien.
2) Gewinnung fachgemässen und wirksamen Einflusses des Staates auf das Tarifwesen und die Administration der Bahnen durch vorläufige Erwerbung einiger wichtiger Verkehrslinien und die allmählige Anbahnung der Erwerbung des gesammten Eisenbahnkomplexes für den Staat.*)

---

*) Vergleiche hiemit M. M. v. Weber „Nationalität und Eisenbahnpolitik“ an mehreren Orten, insbesondere S. 110, welcher theil-

16. Der Zweck des vorstehenden Versuches war nicht der, praktische Rathschläge im Detail zu geben, sondern an der Hand einiger allgemeiner finanzieller und volkswirthschaftlicher Gesichtspunkte zu zeigen, dass die atomistische Entwickelung des Eisenbahnwesens nicht geeignet ist, die richtige Lösung der Aufgabe derselben im Verkehrsleben herbeizuführen und dass speziell in Oesterreich in Folge der historischen Entwickelung des Eisenbahnwesens dieses Landes der Gedanke, zu dem schon einmal versuchten aber wieder aufgegebenen Staatsbahnsysteme zurückzukehren, — nothwendig an Anhängern gewinnen musste. *)

Ein Schlusswort sei mir noch gestattet.

Wenn ich oben für Oesterreich zwei Hauptpostulate aufgestellt habe, welche übrigens — modifizirt nach der verschiedenen historischen Entwickelung — auch allgemeinere Anwendung finden können, so verhehle ich mir keineswegs, dass einerseits über das Prinzip durchaus noch nicht allgemeine Uebereinstimmung herrscht, und dass andererseits sich auch bedeutende privatrechtliche und durch das Eigeninteresse bedingte Hindernisse entgegenstellen, die sich je-

---

weise zu denselben Anträgen gelangt, jedoch gerade grössere Eisenbahnkomplexe perhorrescirt und das sogenannte gemischte System dem reinen Staatsbahn-Systeme vorzieht.

*) Die so eben in verfassungsmässiger Behandlung begriffene Gesetzesvorlage der kk. Regierung „wegen Regelung des Verhältnisses garantirter Eisenbahnen, welche mit Betriebskostenabgängen oder erheblichen Garantievorschüssen belastet sind, und wegen eventueller Erwerbung solcher Bahnen durch den Staat“ entspringt auch dem Gedanken der Rückkehr zum Staatsbahnsysteme. Da diese Vorlage jedoch lediglich die Erwerbung finanziell ungünstig situirter Bahnen ins Auge fasst, so scheint damit vom staatsfinanziellen Standpunkte nicht viel geholfen, da auf diese Weise der von mir stets betonte Ausgleich zwischen den reicheren und ärmeren Eisenbahnlinien nicht erzielt würde, und auch eine Reduction der reinen Betriebskosten durch den Staatsbetrieb wohl nicht zu erwarten ist.

doch sicherlich von einer thatkräftigen, weisen, ihrer Ziele bewussten Regierung bewältigen lassen werden. *)

Die eigentlichen Früchte der Eisenbahnen werden aber wohl erst unsere Urenkel ernten, wenn die in den Eisenbahnen angelegten Capitalien amortisirt, die rein finanziellen Fragen in den Hintergrund gedrängt und die Eisenbahnen zu Anstalten des öffentlichen Interesses geworden sein werden, bei welchen dann statt des privatwirthschaftlichen Prinzipes das Gebührenprinzip in Anwendung kommen kann; erst dann werden die Eisenbahnen ihrer hohen Cultur-Aufgabe im vollsten Masse entsprechen.

---

*) Die gewiss geistvollen Erörterungen M. M. v. Weber's über Individualisirung und Nationalisirung des Eisenbahnwesens scheinen mir nur insoferne richtig, als die verschiedenartige historische Entwickelung stets massgebend sein muss für die nächsten Ziele der einzuhaltenden Eisenbahnpolitik, und demnach diese letztere sich auch verschiedenartig gestalten muss. Die Endziele können aber trotz der Unterschiede der Nationalitäten gleiche sein.